

ATELIER 3 - Les espaces circulants - 13.05.22

Groupe de travail : 11 présents

- ★ 11 adultes
- ★ 4 femmes et 7 hommes

★ Ville d'Andrésy : Michel PRÈS - Adjoint à la Démocratie Participative, Chrystel DENIS - Directrice Générale des services, Yannick DELON, Directeur de Cabinet et de la Communication, Romain HUDE - élu aux mobilités

- ★ Bouygues Immobilier : Elise LEGENDRE, Camille GOINARD, Aurélien-Pierre MARTIN
- ★ Agefim Promotion : Alice MOLL-BOCHEREL
- ★ Diagram architectes : Catherine GUILLOT
- ★ DVTup : Claire VEILLARD, Johanne MÉLINAND

Notre démarche

Le groupe de travail mobilise :

- des structures locales actives à Andrésy : ASFONTAND, 2 Fédérations de parents d'élèves, conseil de quartier Gare, Conseil syndical Closerie des Valences, Conseil Syndical Villas d'Andrésy, Conseil Municipal des Jeunes d'Andrésy
- des habitant.es, qui représentent les différents genres, tranches d'âge et quartiers d'Andrésy,

Âge :

- 6 personnes âgées de 30 et 44 ans
- 5 personnes âgées de 45 à 59 ans
- 3 personnes de plus de 60 ans

Genre :

- 8 femmes
- 6 hommes

Quartier :

- 7 personnes des Côteaux
- 6 personnes de Gare-Denouval
- 1 personne de Fin d'Oise - Rive gauche

Déroulé de l'atelier

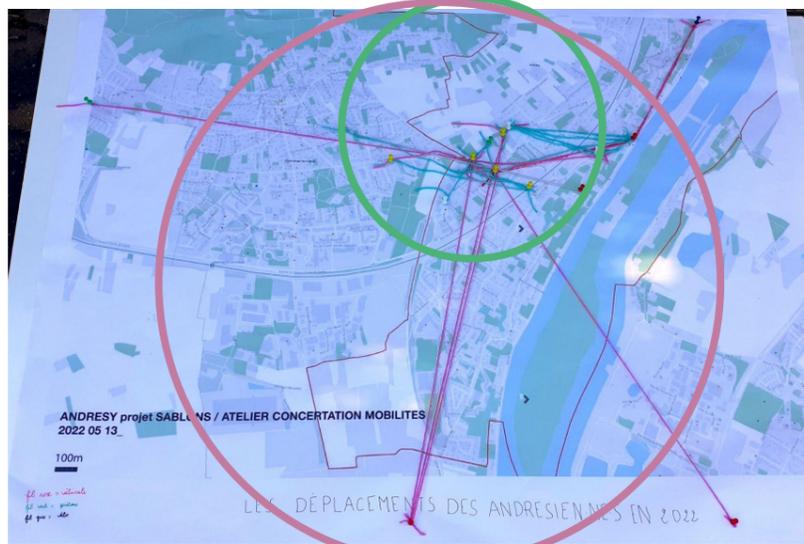
- Partie 0. Introduction : symboliser ses déplacements
- Partie 1. Atelier personae
- Partie 2. Quels sont les besoins des modes de déplacements et leurs conséquences sur l'espace ?
- Partie 3. Quelles répartitions sur les voiries du projet ?

Partie 0. Symboliser ses déplacements

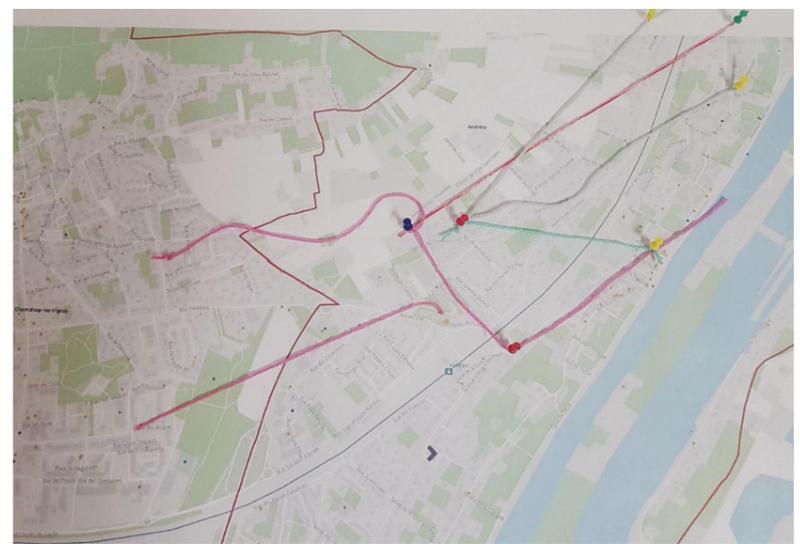
Pour introduire la séance, nous avons demandé aux membres du groupe de travail de symboliser leurs déplacements en utilisant des fils de laine de couleurs différentes selon le mode de transport utilisé. L'objectif était alors de lancer les échanges sur "où l'on va et comment l'on y va en tant qu'Andrésien.ne". Ce travail a également été proposé lors de la permanence sur site qui a précédé l'atelier.

Les grandes tendances de déplacements des personnes interrogées:

- les déplacements entre le quartier des Sablons et le centre-ville ou la gare se font majoritairement à pied (fils verts), même si certain.es utilisent occasionnellement leur voiture (fils roses). Lors de la permanence, nous avons échangé avec des habitant.es de Chanteloup-les-Vignes ; l'une de ces personnes utilise son vélo pour se rendre à la gare d'Andrésy.
- les déplacements jusqu'au Leclerc de Carrière-sous-Poissy sont réguliers et effectués en voiture
- des déplacements jusqu'à Maurecourt sont aussi faits à vélo -ou à moto (fil rouge et blanc) pour un habitant
- les déplacements domicile-travail ou domicile-école/collège pour les personnes qui y déposent leurs enfants sont généralement effectués en voiture
- les déplacements à pied sont situés dans un rayon assez restreint (jusqu'à 15 min), les déplacements en voiture permettent d'aller notamment jusqu'à Leclerc. Les déplacements vélo sont assez limités (quelques usagers seulement), mais permettent d'atteindre la majorité du territoire d'Andrésy et de rejoindre Chanteloup-les-Vignes.



support durant la permanence



support durant l'atelier

fil rose : véhicule
fil vert : piéton
fil gris : vélo

Partie 1. Atelier personae

Des cartes d'usagers types (exemples : femme de 19 ans, personne en fauteuil roulant) ont été réparties entre les groupes afin que chacun envisage :

- les modes de déplacements de ces personnes;
- leurs lieux d'origine et de destination.

L'objectif était avant tout d'amener les membres du groupe de travail à évoquer tous les modes de transports qui seront amenés, quotidiennement ou occasionnellement à circuler sur le site, afin de ne pas en rester à une liste "simpliste" piéton/vélo/voiture.

Partie 2. Les différents usagers et modes de transport : quels besoins et quels impacts sur l'espace ?

Les groupes ont ensuite réfléchi collectivement aux besoins et impacts de chaque mode de déplacement sur l'espace public. Voici le fruit de leur travail :

★ Le piéton / et ses déclinaisons

Le piéton peut circuler entre son domicile et les commerces de proximité, l'école, les transports en commun, un parc / un espace vert. Selon le groupe de travail, les déplacements à pied depuis le site des Sablons se font jusqu'au centre-ville d'Andrésy pour les déplacements dits nécessaires, plus loin pour des balades (le long de la Seine et sur l'Hautil).

Ses besoins sont la sécurité, l'éclairage, pouvoir traverser des axes de circulation de manière sécurisée (visibilité + être vu), mais aussi des besoins liés à l'ambiance et à la qualité du site, notamment des espaces verts et/ou un parc.

L'impact de ce mode de déplacement sur l'espace public concerne avant tout l'intégration de zones de tranquillité : trottoirs larges, zones de repos, liberté de circulation, et la présence de mobiliers urbains (bancs, poubelles, éclairage, voire abris).

Les risques de conflits d'usages portent eux sur la vitesse des véhicules, la pollution générée par les véhicules, les potentiels accidents et agressions causées par les autres usagers.

★ La poussette

La poussette est associée aux piétons. Elle peut se déplacer entre son domicile et la crèche/école/parc mais aussi commerces / services.

Les poussettes ont besoin de pouvoir être déplacées en sécurité et facilement (trottoirs larges) et de stockage, la qualité du revêtement et la facilité de passage d'un niveau à l'autre (rampes > escaliers). Il est aussi important d'avoir des zones davantage protégées.

Ses impacts sur l'espace public sont le besoin d'être identifié, l'aménagement de parcs, la création de rampes plutôt que d'escaliers et l'élargissement des trottoirs (pouvoir se croiser, pouvoir marcher avec un enfant en plus à côté de la poussette).

Les risques de conflits d'usages portent sur : la vitesse des véhicules, la pollution, les potentiels accidents et le partage du trottoir.

★ Le fauteuil roulant

Il circule entre le domicile et son quartier proche. Il a besoin de visibilité (voir et être vu des autres usagers) et de pouvoir circuler facilement (en termes de praticité : rampes, absence d'obstacles) et en sécurité.

Pour cela, les trottoirs doivent être bien dessinés et les routes faites d'un revêtement lisse ou qui permettent aux fauteuils roulants de circuler.

Le risque principal est de se faire percuter/bousculer, et d'être limité dans ses déplacements par des obstacles ou niveaux infranchissables.

★ Le vélo

Les déplacements sont principalement entre le domicile et la gare/commerces de proximité, et demeurent cantonnés à Andrésy, excepté un usager qui déclare venir jusqu'à la gare depuis Chanteloup.

Les besoins sont de circuler facilement et la possibilité de stationner facilement aussi.

Les impacts sur l'espace public sont de nature sécuritaire (besoin de pistes cyclables indépendantes et d'espaces de stockage).

Le risque de conflit d'usage porte avant tout sur la circulation en sens inverse aux voitures (exemple sur les quais de la Seine), ce qui semble dangereux, selon certains automobilistes.

★ Le vélo électrique

Le vélo électrique a des besoins similaires, mais nécessite de pouvoir être rechargé. Il permet d'effectuer des déplacements plus éloignés ou plus ardues qu'un vélo mécanique (monter les pentes à Andrésy). Les risques de conflits d'usages concernent le vol potentiel, la vitesse et la vitesse des autres usagers.

Partie 2. Les différents usagers et modes de transport : quels besoins et quels impacts sur l'espace (suite) ?

★ La trottinette/roller/skate

Ces modes de circulation pourraient être courants entre l'école et le domicile, mais aussi pour se rendre à la gare ou à des lieux de loisirs.

Les impacts sont les mêmes que ceux du scooter.

Les risques de conflits d'usages portent avant tout sur les potentiels accidents, le manque de réglementation et de sensibilisation sur les règles de sécurité liées à et donc le besoin de sécurité pour ce type d'usagers.

★ Le scooter

Le scooter est perçu par certains membres du groupe de travail comme un mode de déplacement utilisé par une population jeune. Il peut être utilisé pour des déplacements domicile - collège / lycée ou alors, en tant que véhicule professionnel, pour des livraisons.

Certains membres soulignent qu'aujourd'hui le scooter est un mode de déplacement peu utilisé

Ses impacts dans l'espace public portent sur le fait qu'ils peuvent circuler sur des cheminements comme les sentes et les trottoirs, davantage pressenties pour les piétons.

Les risques de conflit d'usage concernent les potentiels accidents, et les nuisances sonores.

★ La camionnette

Elle circule lorsqu'un.e livreur.euse ou un artisan se déplace de son domicile à sa zone de livraison. Son principal besoin est le stationnement temporaire.

Son impact sur l'espace public est donc naturellement la nécessité de zones de livraison ou de "points colis", qui permettent de limiter la multiplication des points de stationnement.

Les risques de conflits d'usages sont les suivants : vitesse, stationnement sauvage.

★ La voiture

Elle permet de se déplacer entre son domicile et la gare/travail/commerces/école/loisirs.

Ses besoins sont les suivants : circuler, stationner, des croisements faciles, des déplacements facilités aux abords des zones de stationnement. Une voiture par famille apparaît comme un minimum. Le partage de véhicule est envisagé comme une façon de réduire le besoin d'un véhicule pour les déplacements locaux.

Ses impacts concernent le fait de pouvoir circuler sur des enrobés de qualité, et le besoin de places de stationnement.

Les risques de conflits d'usages portent sur une possibilité de circulation ralentie et d'accidents.

★ La voiture électrique

Elle permet des trajets du type domicile - commerces/travail/école/loisirs.

Son principal impact sur l'espace public concerne le besoin de bornes pour recharger les véhicules. La plupart des voitures électriques sur le marché aujourd'hui ont un dimensionnement plus petit que les voitures traditionnelles, leur impact en termes de stationnement est donc moins important. Cependant, la nécessité d'avoir des bornes de recharge demande une infrastructure plus importante.

Le risque le plus important porte sur le faible niveau sonore de ce type de véhicule, qui peut être mal entendu par les piétons et entraîne donc un risque d'accident.

★ La voiture médicalisée

Elle circule entre le domicile et l'hôpital/le cabinet médical.

Elle impose un besoin de parkings avec des accès facilités depuis les entrées des bâtiments.

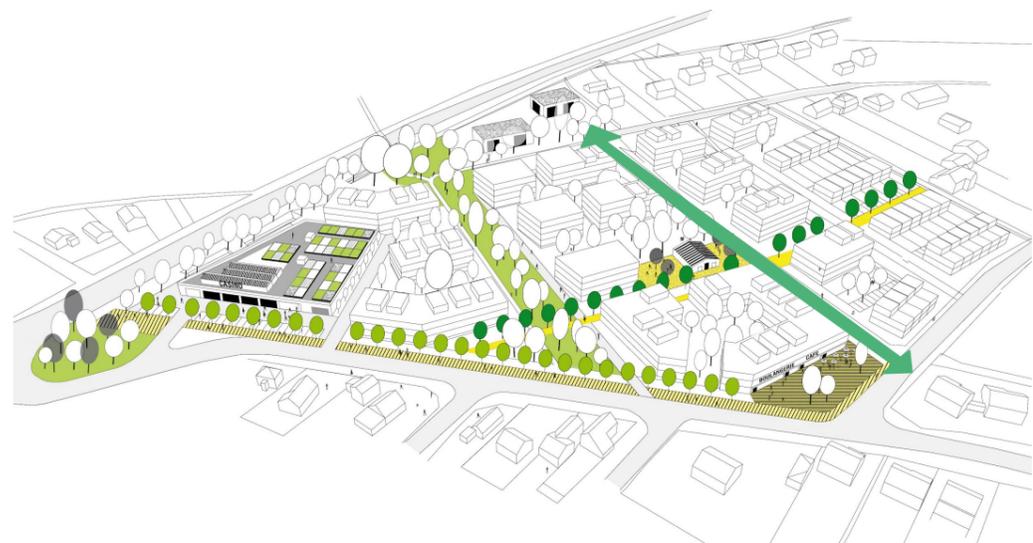
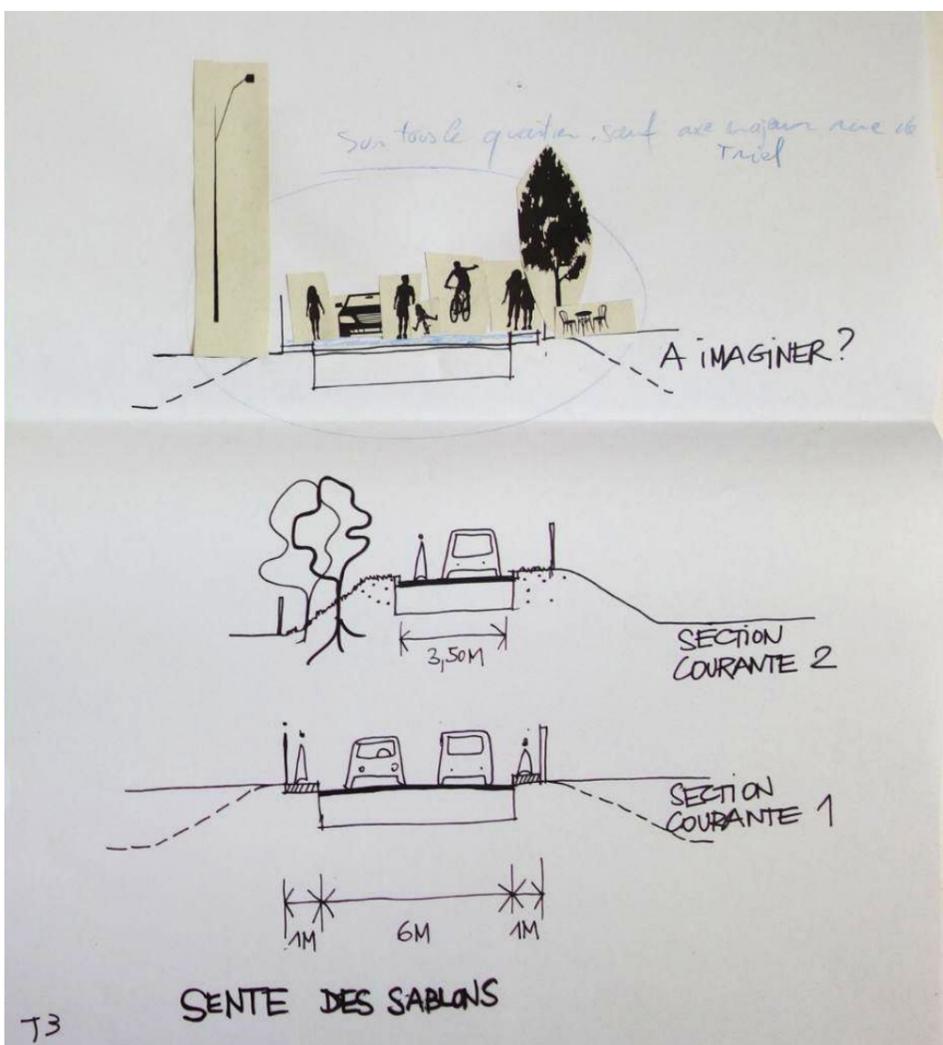
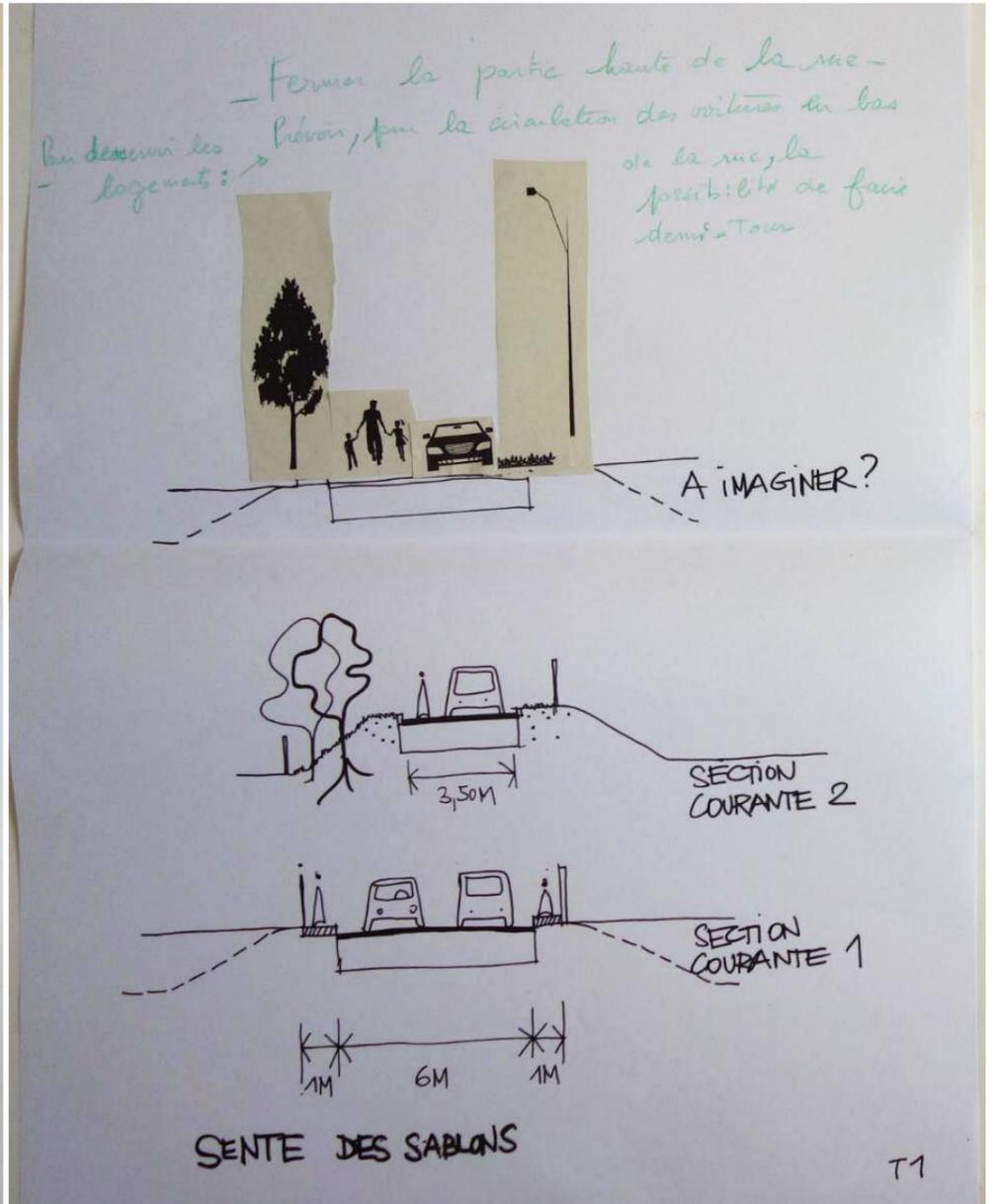
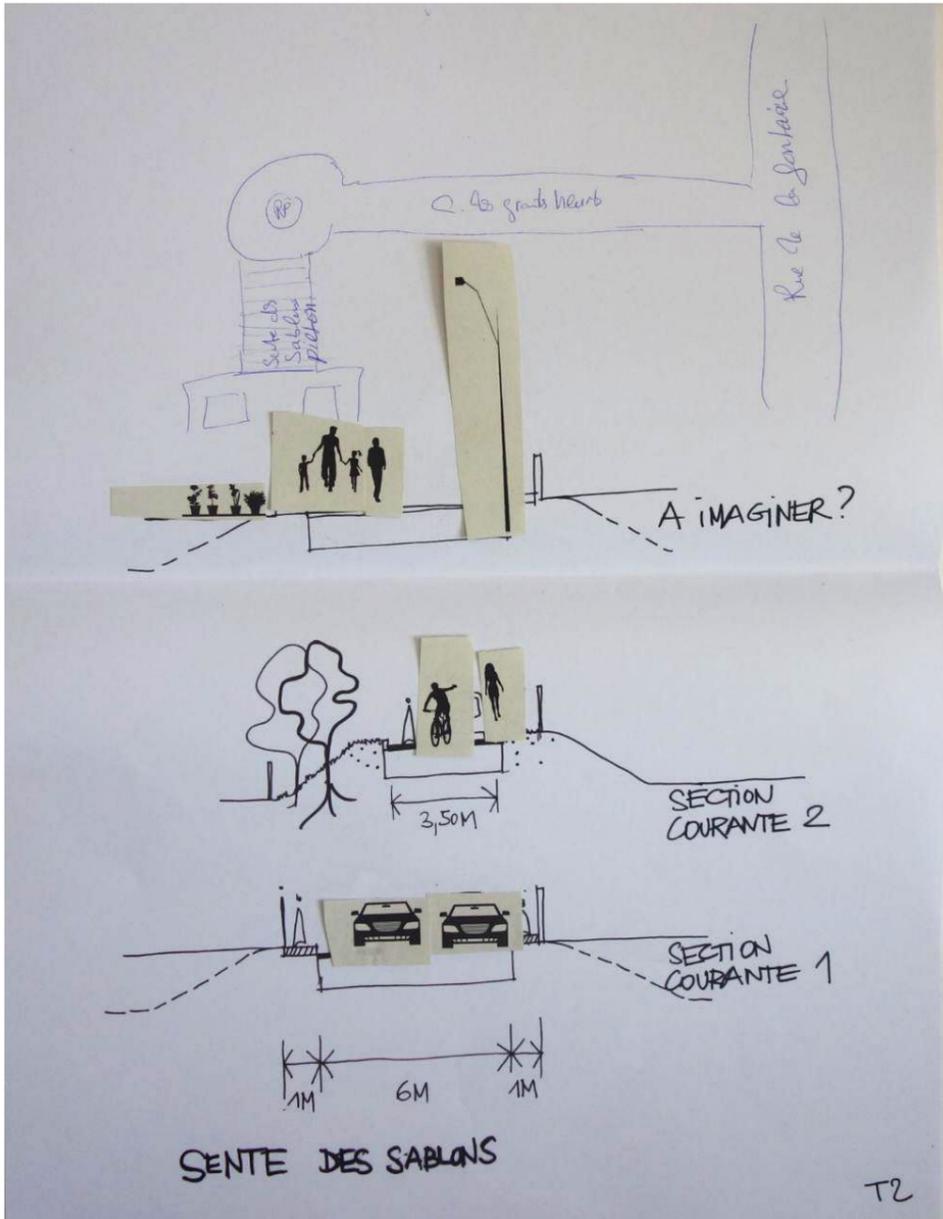
Partie 3. Quelles répartitions ? Le travail sur les coupes

Il a été demandé au groupe de travail de proposer les formes que pourraient prendre les 3 axes clés du site (sente des Sablons, rue des Sablons et rue de Triel) en répartissant les modes de déplacement et en intégrant leurs enjeux. À l'aide de silhouette des différents usagers, mais aussi du mobilier urbain que l'on peut retrouver sur des voies et trottoirs, les participants ont pu imaginer les futures rue de Triel, rue des Sablons, et sente des Sablons.

La sente des Sablons :

Deux groupes proposent de fermer la partie haute de la sente à la circulation motorisée. L'accès véhicule pour les riverains se ferait donc uniquement dans la partie basse de la rue, avec une possibilité de faire demi-tour. La circulation dans la partie haute serait dédiée aux modes de déplacements doux, avec la création de zones de rencontre.

Un groupe propose de créer un giratoire permettant de faire demi-tour du côté du chemin des grands heurts, qui peut être imaginé sous forme de placette.



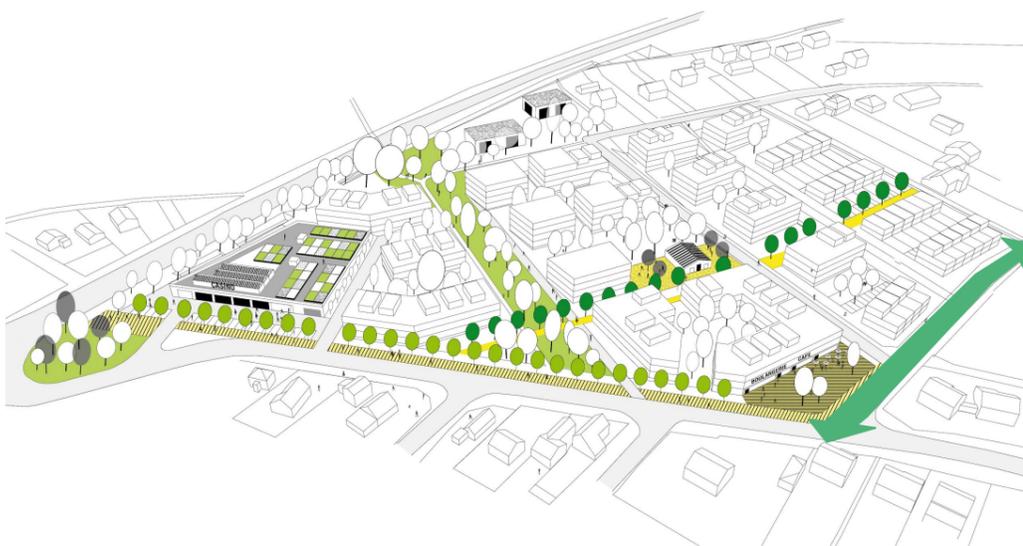
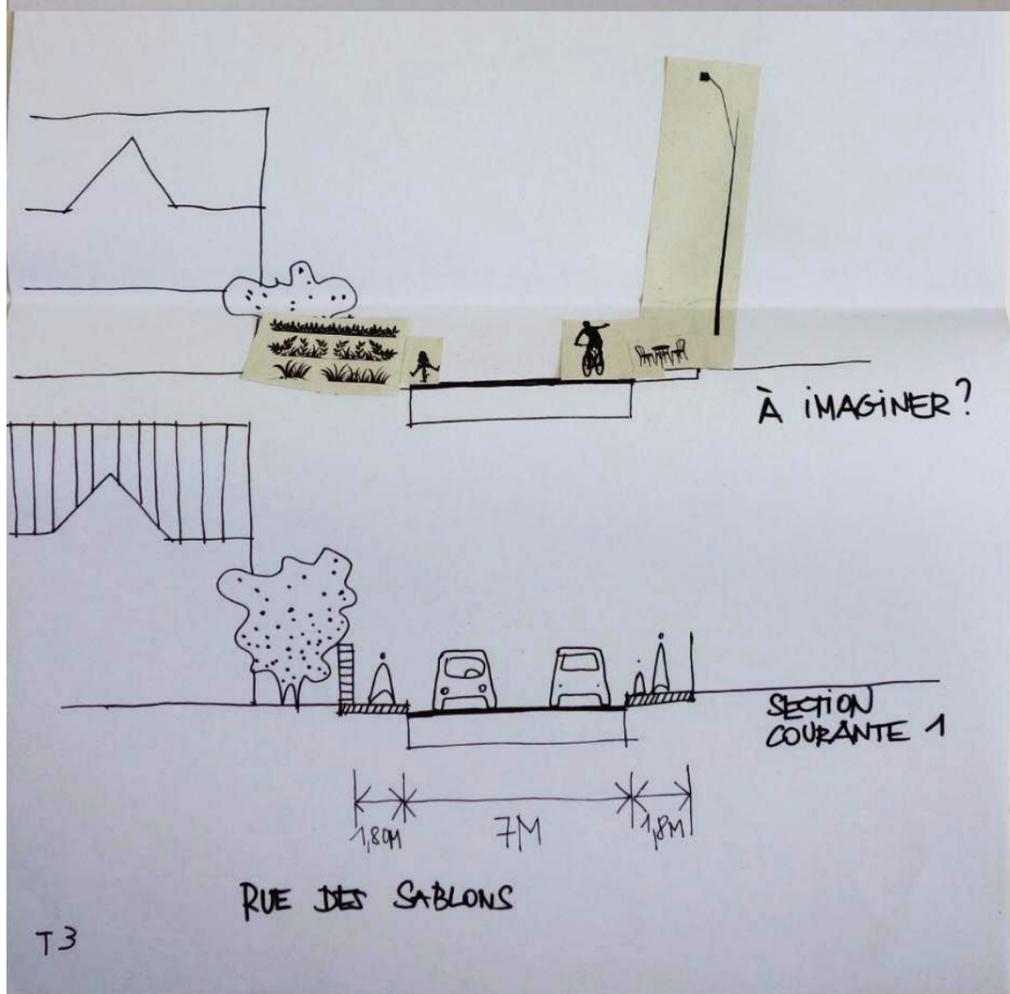
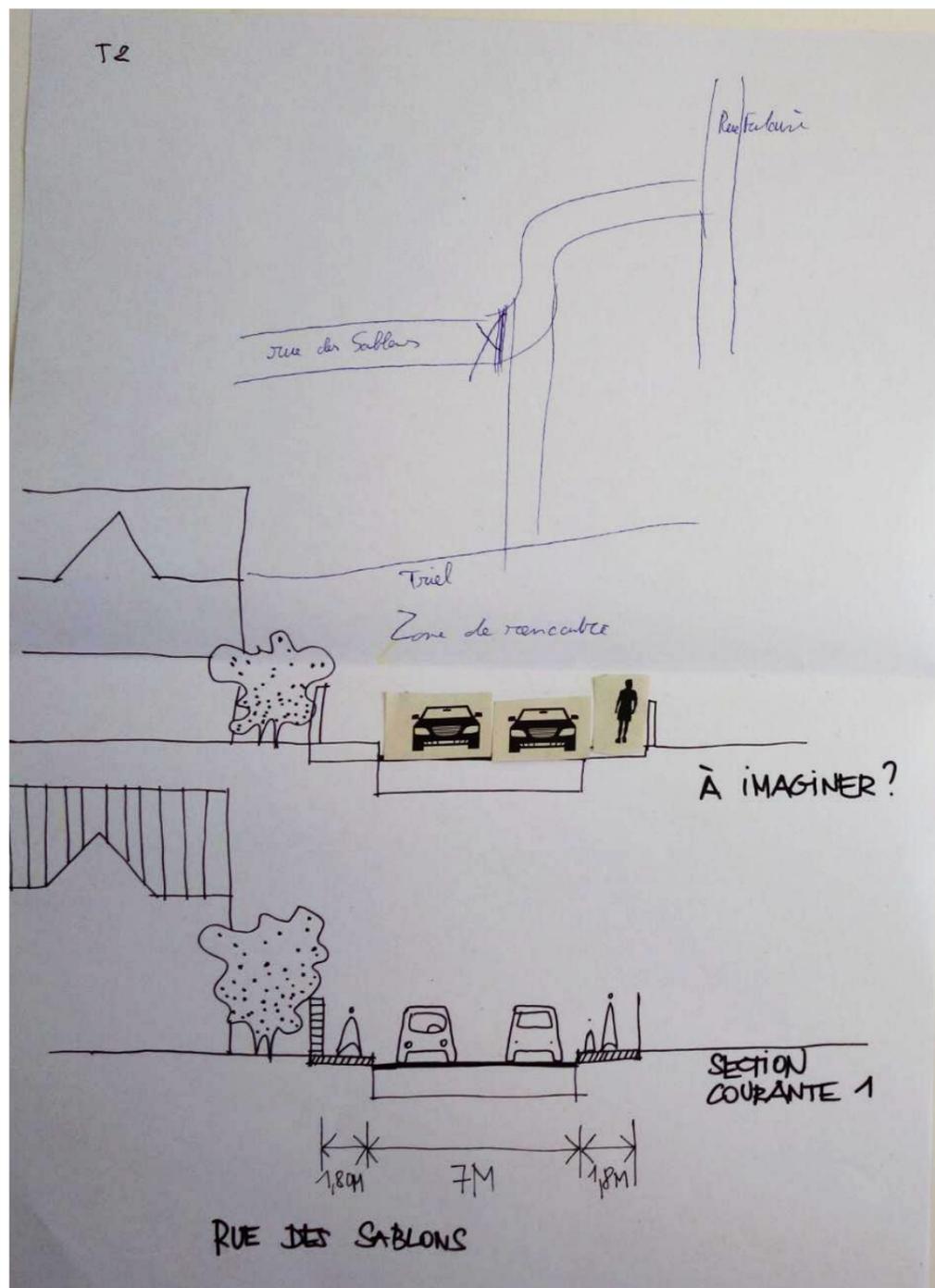
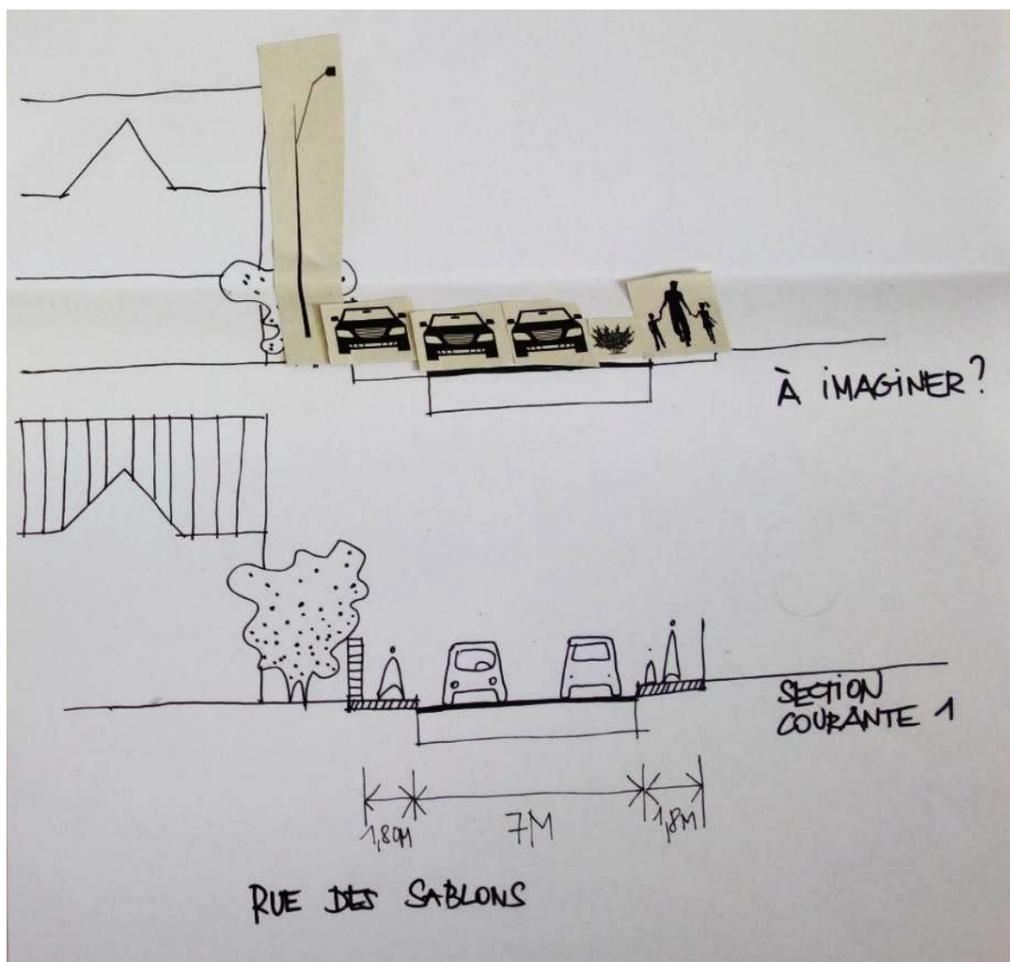
Localisation de la sente des Sablons, sur le plan à date du projet. Le plan présenté ici ne représente pas le projet définitif.

La rue des Sablons :

Deux groupes sur les trois envisagent un axe de circulation motorisée. Le troisième préfère en faire un espace dédié aux mobilités douces (trottoirs larges et piste/voie cyclable), associant des endroits de repos, de convivialité et un important traitement végétal.

Un groupe propose de laisser la circulation dans les deux sens, et de permettre le stationnement sur le bas-côté. Une des préoccupations de certains participants et de certains riverains est de permettre des stationnements visiteurs sur le projet afin de ne pas risquer un report du stationnement visiteur dans les rues à proximité.

L'un des groupes propose de "traiter particulièrement la débouchée de la rue des Sablons sur la rue de Triel et la portion de la route de Triel à emprunter jusqu'à la gare". En effet, ces espaces se situent à la limite du projet des Sablons, mais aussi du projet gare, et une portion de la rue de Triel risque d'être à l'angle mort des deux projets. Le groupe alerte donc sur l'importance de ne pas omettre ces espaces et de ne pas laisser de "zones grises".



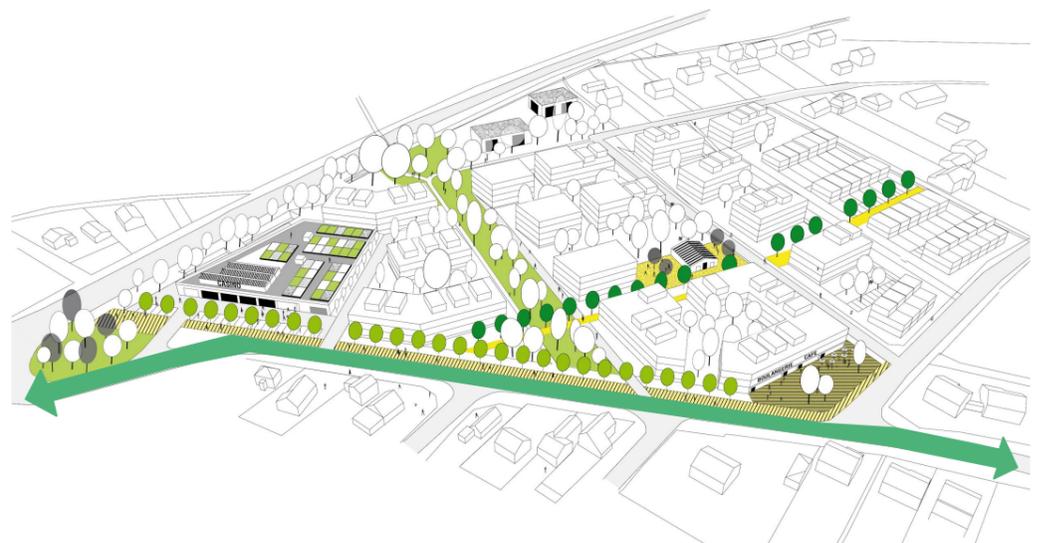
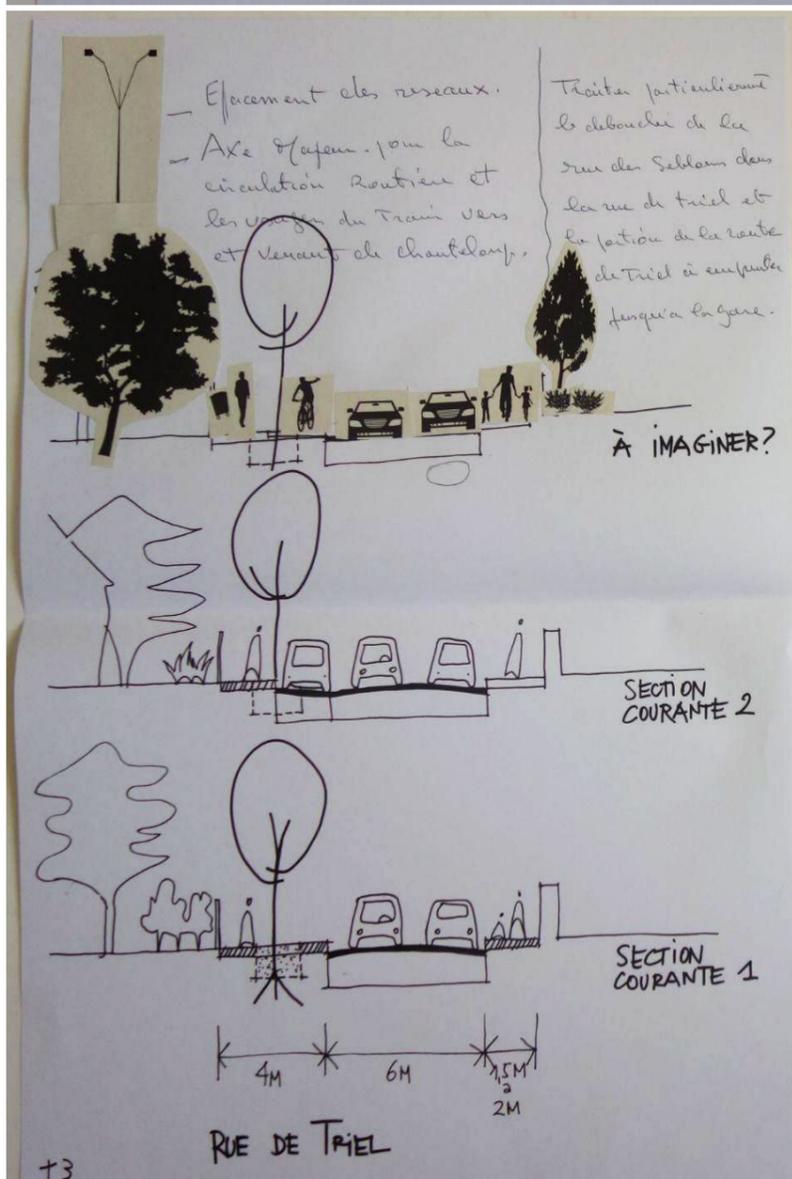
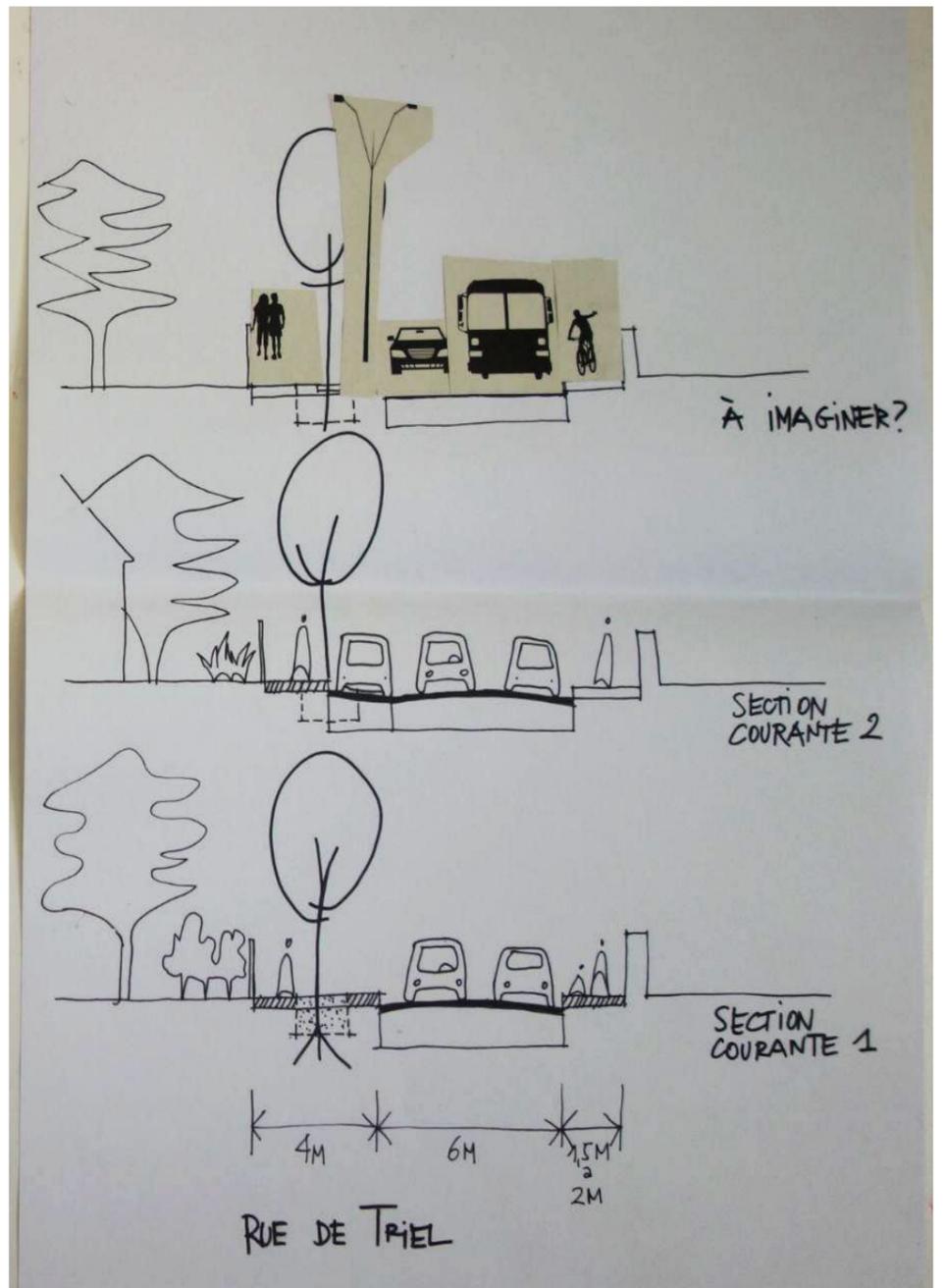
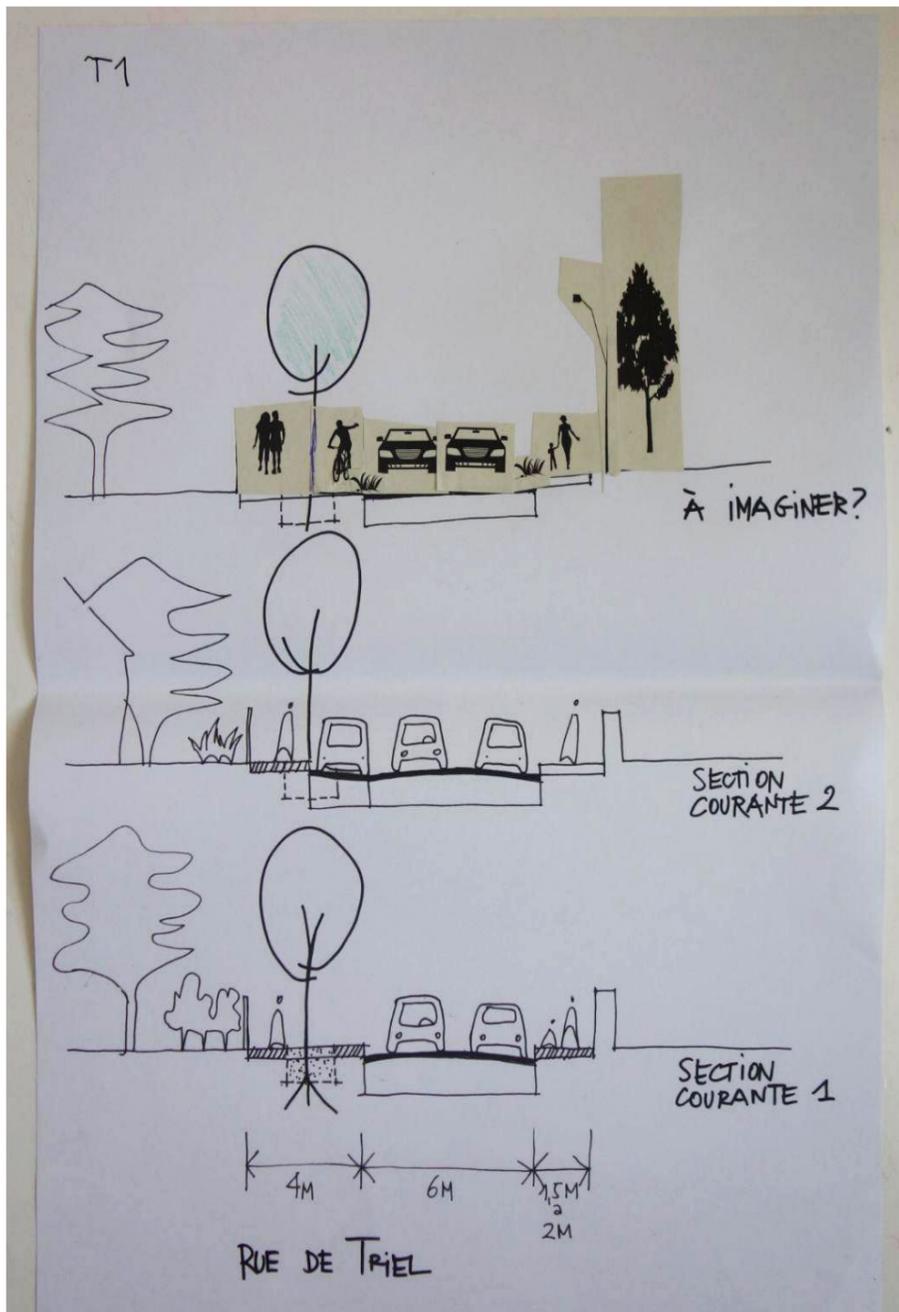
Localisation de la rue des Sablons, sur le plan à date du projet. Le plan présenté ici ne représente pas le projet définitif.

La rue de Triel :

Pour apaiser les circulations à l'intérieur du quartier et entre les îlots, le groupe de travail semble unanime sur le fait que la rue de Triel, en bordure de site, doit rester un axe de circulation majeur du quartier, qui permet de le desservir mais aussi de rejoindre le centre ville d'Andrésy, et les autres quartiers.

Différents modes de déplacement y trouveront leur place : les véhicules (avec une circulation à double sens, comme c'est le cas actuellement), mais aussi les modes de déplacements doux : piéton et vélo, avec un élargissement du trottoir. Le trottoir pourrait être agrémenté, voire comporter des allées enherbées. Cela permettrait de séparer les voies et donc de sécuriser davantage les cyclistes et piétons. Une autre possibilité pourrait être d'intégrer la circulation vélo dans le projet lui-même.

Il faudra également prendre en compte les problématiques de stationnement et d'accès à leurs maisons des habitants de cette rue.



Localisation de la rue de Triel, sur le plan à date du projet.
Le plan présenté ici ne représente pas le projet définitif.

Partie 3. Quelles répartitions ? Le travail sur les coupes

Les grandes idées à retenir :

- une envie de zones de rencontres à l'intérieur du projet (sente des Sablons, rue des Sablons) qui font cohabiter les différents types de mobilités, tout en restant particulièrement attentif au bien-être des piétons
- le stationnement visiteur ne doit pas être oublié dans le projet, pour l'instant il existe un stationnement public le long de la rue de Triel.
- il apparaît nécessaire de créer une piste cyclable qui descende jusqu'à la gare, le long de la rue de Triel et qui prenne la suite de celle présente sur la RD55
- le sujet d'une possible fermeture de l'accès entre la rue de la Fontaine et la RD a été évoqué ; cette fermeture pourrait permettre de garantir la sobriété du site, mais aussi des quartiers alentours en termes de circulation motorisée. le sujet des potentielles "zones grises" entre projets ne doit pas être oublié par la ville, en particulier la liaison entre le projet Sablons et le projet Gare.



Atelier personae



La permanence



Atelier personae

Participants au groupe de travail

Indiquer ici les noms des participants après avoir demandé leur accord

En complément des ateliers du groupe de travail, des permanences seront tenues les vendredi 11 juin de 15h à 18h30 et le 1 juillet de 15h à 18h30 au 6 rue de Triel, elles sont ouvertes à tous.

Toute remarque, réaction, complément peut être envoyé directement à l'adresse mail : projetlessablons@dvt-up.com

Annexe - 2 références projet avec véhicules en autopartage

- Kaufman & Broad en partenariat avec Renault a imaginé dans le programme neuf [Feel Wood à Villepreux](#) dans les Yvelines un dispositif spécifique : pour tout logement neuf acheté, on peut louer à tarif préférentiel une voiture électrique de type Zoé. Afin de faciliter l'usage du véhicule électrique au quotidien, les places de stationnement et les garages des maisons sont équipés de bornes de recharge.
- Crédit Agricole Immobilier a mis en place un service de deux voitures électriques en autopartage dans le programme neuf [EN\[VERT\]GURE](#) de Chambray-lès-Tours.