



« J'agis pour ma ville ! »

AVIS CONSULTATIF : Comité consultatif « sécurisation de l'avenue Charles De Gaulle »

Introduction :

Les comités consultatifs se basent sur l'article L2143-2 du CGCT¹. Leur mode de fonctionnement est précisé par la charte des comités consultatifs². Ils ont pour but de rassembler des élus, citoyens, associations et acteurs socio-professionnels vinoliens afin de débattre de sujets intéressants les compétences de la commune pour formuler des avis consultatifs. Les élus sont libres de suivre tout ou part des propositions contenues dans ces avis. Ils permettent de proposer des scénarios auxquels l'administration aurait pu ne pas penser, offrent une mesure des intérêts d'un panel de citoyens et participent à renforcer le lien entre la municipalité et ses administrés dans le but d'améliorer la qualité de l'action publique.

Au terme des deux réunions qui ont composé ce premier comité consultatif portant initialement sur la sécurisation de l'avenue Charles De Gaulle, le comité décide de soumettre les propositions qui suivent à la commune. Celles-ci sont issues d'une réflexion initiale sur la base des données fournies par les services techniques de la municipalité³ et de documents réflexifs élaborés par les membres du comité entre les 2 réunions⁴, ayant servi de base aux discussions argumentées et aux votes qui ont eu lieu lors de ces réunions⁵.

Ces propositions sont classées par thèmes et zones géographiques dans un souci de lisibilité, mais aussi pour exposer distinctement les suggestions qui ne s'appliqueraient pas à l'ensemble de l'avenue. Une carte et une légende permettent de situer les différentes recommandations.

Les problématiques identifiées par les membres du comité se décomposent en cinq thèmes : la sécurisation, sujet original du comité (qui concerne tous les usagers de l'avenue), mais également quatre autres thèmes qui ont été soulevés par les membres et traités car impactant directement l'avenue Charles De Gaulle et son voisinage. Il s'agit de la circulation, des pollutions, de l'embellissement et de la signalisation.

L'avenue a été découpée en sept zones géographiques comme suit : le rond-point Anna Politkovskaïa (1), la section de l'avenue entre ce rond-point et le carrefour avec les rues Ronsard et Beaumarchais (2), le carrefour avec les rues Ronsard et Beaumarchais (3), la section de l'avenue entre ce carrefour et le croisement avec la rue Paul Verlaine (4), le carrefour avec la rue Paul Verlaine (5), la section de route suivante jusqu'à la rue Alfred de Vigny (6), et la

¹ Source : [Légifrance](#).

² Source : [Site de la mairie de Vineuil](#) (fichier PDF).

³ Voir Annexe 1 et 2.

⁴ Voir Annexes 3, 4, 5 et 6.

⁵ Voir Annexes 7 et 8.

zone englobant le croisement avec la rue Alfred de Vigny, la rue André Chénier et l'avenue Paul Valéry (7).



Le présent avis consultatif a pour but d'exposer la logique et l'évolution des discussions qui ont présidé le jugement des membres du comité, afin de contextualiser leur décision finale. La méthode observée pour ces premiers comités a été, lors de la première réunion, une réflexion de groupe, et, lors de la seconde réunion, une phase de discussion / débat approfondie pour tenter d'établir des consensus sur les solutions à adopter. Cette seconde réunion s'est terminée par une phase de vote au jugement majoritaire⁶ dont le but était de dégager une majorité et établir un classement des diverses propositions qui faisaient toujours l'objet de débat.

Partie 1 : La sécurisation / Réduire les incivilités :

La sécurisation est directement liée au thème suivant, la circulation. Ici ne sont rapportées que les réflexions qui n'ont pas directement touché à la circulation (limitation de vitesse, changements de priorité...) et qui n'impactent donc pas la fluidité du trafic ou le schéma des voies douces par exemple, mais dont l'objectif est de sécuriser l'utilisation de l'avenue par ses divers usagers.

Lors de la 1^{ère} réunion⁷, plusieurs solutions sont directement évoquées et débattues. Les principales propositions qui en ressortent sont les suivantes :

- Augmenter la fréquence des contrôles policiers sur l'avenue, dans la mesure du possible de la police municipale. La question d'un appui de la police nationale est évoquée, sans obtenir toutefois de suites.
- Mettre en place un radar pédagogique pour sensibiliser les conducteurs aux excès de vitesse. Cette idée fait débat, le rapport coût / performance du dispositif est mis en doute par plusieurs membres. Il est également craint que ces radars qui ne verbalisent pas encouragent les plus jeunes à établir des records de vitesse par jeu.

La logique du comité a été dans un premier temps de lier l'insécurité aux excès de vitesse. Ces premières idées visent donc à réduire les cas de vitesse élevée sur l'avenue via la dissuasion. Il est d'ailleurs pointé qu'il n'existe pas vraiment d'autres solutions, ou du moins pas de solution idéale dans ces cas d'excès de vitesse, le problème venant du manque de civisme des usagers et non des infrastructures elles même.

⁶ A l'aide du site MieuxVoter.fr.

⁷ Voir Annexe 7, I. La sécurité, p. 2.

Ce constat va cependant quelque peu évoluer tout au long du comité, et des solutions complémentaires sont proposées dans des documents élaborés par les membres entre les deux réunions :

- L'annexe 3 propose diverses solutions pour décourager les vitesses excessives sans modifier la circulation :
 - Une réduction visuelle de la chaussée⁸ allant du rond-point Anna Politkovskaïa jusqu'au croisement avec la rue Paul Verlaine, évoluant vers un enrobé coloré et des marquages triangulaires spécifiques⁹ pour le reste de l'avenue, plus adaptés au contexte urbain de la zone. Le but ici est de jouer sur les impressions visuelles pour faire ralentir.
 - Installer des bacs fleuris n'excédant pas 60 centimètres de hauteur le long de l'avenue dans sa partie ouest¹⁰ : outre leur aspect esthétique, ils pourraient participer à faire ralentir en rompant la monotonie de la ligne droite.
 - Séparer les zones de traversées pour les piétons et cyclistes¹¹ le long de l'avenue : cela permettra de sécuriser la circulation entre piétons et cyclistes, mais également de renforcer l'impact visuel du passage sur les automobilistes, et donc de les inciter à ralentir et céder la priorité aux piétons et cyclistes.
- L'annexe 4 se concentre ici principalement sur les difficultés pour s'extraire de l'avenue Charles De Gaulle :
 - Elargir les entrées et sorties menant au parking et commerces de l'immeuble place Jules Verne, celles-ci sont jugées trop étroites lorsqu'un autre véhicule arrive en face¹².
 - Elargir la chaussée à l'embranchement avec la rue Alfred de Vigny, celle-ci étant perçue comme trop étroite par rapport à la forte circulation pour s'y engager sans danger¹³.
- L'annexe 5 propose une autre solution¹⁴ : l'installation d'îlots centraux au milieu des passages piétons pour faciliter le passage des piétons et vélos, selon la place disponible sur la chaussée, mais également ajouter des marquages pour améliorer la visibilité de ces passages.

Un entretien¹⁵ a été mené avec les services techniques quelques jours avant la seconde par les co-présidents et l'animateur afin de faire part des premières idées des membres et obtenir des retours sur certaines questions. Les services techniques rappellent que les chiffres fournis par l'annexe 1 ne sont pas alarmants et que la vitesse n'est pas ici le problème majeur¹⁶. Les réponses qui suivent s'adressent à la présente partie :

- Lors de cet entretien, il est ressorti que les solutions citées ci-dessus ne poseraient à priori pas de problème supplémentaire tout en étant des solutions qui pourraient se montrer efficaces. Pour compléter les idées de marquage au sol pour sécuriser l'avenue, il est possible de réaliser des marquages avertissant de la présence des passages piétons.
- Il faut cependant prendre en compte le fait que des marquages ou applications d'enrobés sur la chaussée ne pourraient pas être appliqués avant la réfection de la chaussée, sans quoi les dépenses nécessaires devraient être réalisées à nouveau après la réfection de l'enrobé.
- Par ailleurs, concernant la possible installation de bacs fleuris ou autres, il faut veiller à ceux que ceux-ci ne bloquent pas la vision au niveau des carrefours : une végétalisation plus fournie existait par le passé mais avait été retirée à la suite de plaintes concernant la visibilité trop faible au niveau des carrefours.

⁸ Voir Annexe 3, *Partie ouest de l'avenue (porte d'entrée et zone de transition)*, p. 5.

⁹ Voir Annexe 3, *Partie est de l'avenue (zone de croisement multimodaux)*, p. 9.

¹⁰ Voir Annexe 3, *Partie ouest de l'avenue (porte d'entrée et zone de transition)*, p. 6.

¹¹ Voir Annexe 3, *Partie est de l'avenue (zone de croisement multimodaux)*, p. 9.

¹² Voir Annexe 4, *Point 9*), p. 2.

¹³ Voir Annexe 4, *Point 11*), p. 2.

¹⁴ Voir Annexe 5, *ORGANISATION de la CIRCULATION*, p. 1.

¹⁵ Voir Annexe 2.

¹⁶ Voir Annexe 1, p. 5, et Annexe 2, p. 2.

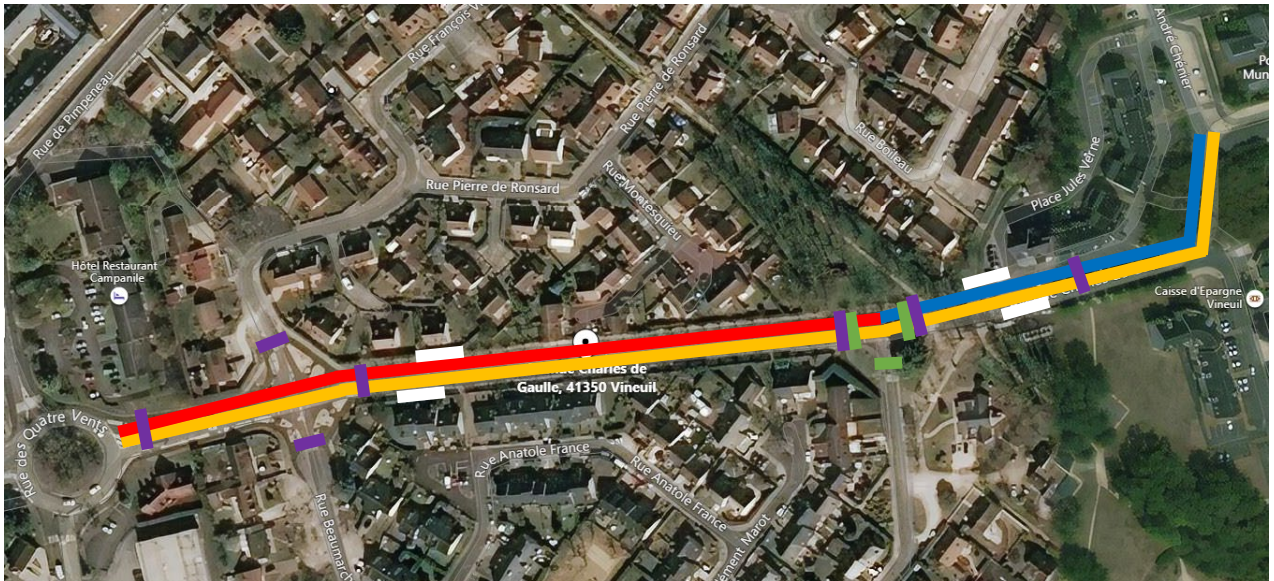
Durant la seconde réunion¹⁷, un débriefing est effectué sur les apports des services techniques vis-à-vis du travail effectué jusqu'ici. Les discussions reprennent et donnent lieu aux évolutions suivantes :

- Un renforcement de la présence de la police municipale est possible et est donc demandé à l'unanimité.
- Le comité comprend bien que la municipalité ne peut pas se permettre de financer des aménagements qui ne seraient pas durables, aussi il est proposé de réaliser dans un premier temps des marquages temporaires qui permettraient à la fois d'expérimenter l'efficacité du dispositif rapidement, dans une attitude de prévention, sans engager de sommes trop importantes.
- Les membres abandonnent l'idée d'une végétalisation sur les abords des carrefours au vu des précédents renseignés par les services techniques.
- L'idée d'un marquage spécifique avertissant de la présence des passages piétons au niveau du carrefour avec la rue Paul Verlaine est retenue.

A l'issue de cette dernière réunion, les solutions suivantes sont donc proposées à la municipalité :

- **Renforcer, dans la mesure du possible, la présence de la police municipale sur l'avenue, tant pour prévenir les excès de vitesse que les refus de priorité et autres incivilités.**
- **Expérimenter à court terme :**
 - **Une réduction visuelle de la chaussée sur l'ensemble de l'avenue à l'aide de marquages temporaires (en jaune).**
 - **Un marquage au sol temporaire aux abords des passages piétons, au moins au niveau du carrefour avec la rue Paul Verlaine (en vert), sinon à tous (en vert et violet).**
- **A long terme, à l'occasion de la réfection de la chaussée et si les expérimentations concernées se montrent efficaces :**
 - **Réaliser une réduction visuelle permanente de la chaussée sur les zones 1 à 4 de l'avenue (en rouge).**
 - **Réaliser un enrobé aux couleurs et marquages spécifiques sur les zones 5 à 7 de l'avenue (en bleu).**
 - **Réaliser des marquages permanents aux abords des passages piétons, tant à destination des automobilistes que des piétons (en vert et violet, identiques au modèle précédent).**
 - **Réaliser des ilots centraux au niveau des passages piétons traversant l'avenue (en violet).**
 - **Rallonger les arrêts de bus pour permettre un rangement plus aisé (en blanc).**

¹⁷ Voir Annexe 8, p. 1.



Partie 2 : La circulation :

Cette partie vise, comme la précédente, à sécuriser l'avenue Charles de Gaulle ou à en améliorer l'usage, en proposant cette fois des aménagements impactant la circulation des divers usagers de l'avenue identifiés par le comité, à savoir : les véhicules motorisés, non motorisés et les piétons.

A) Des véhicules motorisés :

Lors de la première réunion¹⁸ de nombreuses propositions sont évoquées et débattues. Les principales propositions qui ressortent sont les suivantes :

- Mettre en place des stops sur l'avenue De Gaulle aux carrefours des rues Ronsard / Beaumarchais et Verlaine.
- Mettre en place des carrefours à 4 stops : cet avis a été peu suivi car cette artère étant un axe principal, une circulation fluide reste importante (notamment dans le cadre des mouvements pendulaires). Cette remarque s'applique par ailleurs au point précédent.
- Passer l'avenue en Zone 30.
- Mettre en place des chicanes forçant à une circulation alternée le long de la voie et cassant donc la vitesse.
- La solution des ronds-points est évoquée mais peu développée à ce stade.

La logique dans ce premier temps a été, comme pour le thème précédent, de casser la vitesse via des aménagements stoppant ou gênant la circulation à vive allure, permettant ainsi un gain en sécurité envers les différents usagers. Une faible vitesse favorise par ailleurs, selon le comité, le respect des diverses priorités (passages piétons, cédez-le-passage ou stop...).

La façon dont est appréhendée la circulation va s'enrichir avec les différents documents préparés par les membres. La complexité de ce sujet, qui a tendance à fonctionner dans une logique d'ensemble pour rester cohérent, est ici bien mieux détaillée sur papier que lors de discussions orales. La multiplicité des supports de travail permet ici un développement de la qualité de la réflexion.

- L'annexe 3 développe plusieurs points :

¹⁸ Voir Annexe 7, I. La sécurité, p. 2.

- Elle propose un giratoire semi-franchissable¹⁹ pour le carrefour avec les rues Beaumarchais et Ronsard, tant pour forcer le respect des priorités, casser la vitesse, que pour offrir un support de décorations (végétales ou autre).
 - Le remplacement du cédez-le-passage par un stop²⁰ sur l'avenue Charles De Gaulle au croisement avec la rue Paul Verlaine dans le sens Blois-Vineuil ou la visibilité est moindre que dans l'autre sens, et où le risque d'accident semble donc le plus élevé.
 - La possible création d'une limitation à 30km/h, ou d'une zone 30²¹ plus étendue à partir du croisement avec la rue Paul Verlaine (dans le sens Blois/Vineuil), cette zone étant perçue comme difficile, surtout avec les croisements rues Alfred de Vigny et André Chénier où les priorités pour ces rues adjacentes sont, à priori, peu respectées.
 - Dans cette même logique, créer un stop pour la rue Alfred de Vigny qui bénéficie pour le moment de la priorité à droite.
- L'annexe 4 reprend et / ou modifie plusieurs points évoqués dans l'annexe 3, tout en en développant quelques autres :
- Remplacer les cédez-le-passage au niveau du carrefour Beaumarchais / Ronsard par des stop pour l'avenue du Général De Gaulle²², afin de forcer plus encore à ralentir.
 - La question des zones 30, qui avait été évoquée lors de la première réunion, est déconseillée car trop peu efficace sans moyen de contrôle permanent²³.
 - Comme pour l'annexe précédente, remplacer le cédez-le-passage au niveau du croisement avec la rue Paul Verlaine par un stop dans le sens Blois-Vineuil²⁴ : la visibilité est jugée trop faible. Dans un souci de cohérence, ce stop pourrait être également posé dans le sens inverse.
 - Changer la priorité à droite de la rue Alfred de Vigny en stop, comme évoqué dans l'annexe 3 et conjointement à l'élargissement de la voie proposée dans la partie précédente par la présente annexe²⁵, et placer un autre stop pour l'avenue Charles De Gaulle au niveau du croisement avec les rues André Chénier et Paul Valéry, où les priorités sont peu respectées. Ce stop pourrait sinon être placé sur la rue André Chénier. Une autre solution annexe et plus coûteuse est envisagée : créer un rond-point en lieu et place à du terre-plein central tout en conservant les arbres qui y sont plantés. Ce rond-point desservirait l'avenue du Général De Gaulle, l'avenue Paul Valéry et la rue Alfred de Vigny, à la condition qu'il permette le passage des poids lourds. Ce rond-point serait complété par un second rond-point placé sur l'actuel carrefour des rues André Chénier et Paul Valéry, et serait l'occasion d'ouvrir une entrée et sortie directe à la place Jules Verne²⁶. Cet ensemble de solutions, certes coûteux, permettrait de régler les problèmes de priorité sur cette portion de route (la vitesse n'étant pas le problème ici) tout en fluidifiant le trafic vers les commerces alentours.
- L'annexe 5 développe une proposition d'ensemble pour toute l'avenue Charles De Gaulle reposant sur la création d'un rond-point en lieu et place du terre-plein central situé entre les rues Alfred de Vigny, André Chénier et Paul Valéry²⁷. Ce rond-point aurait pour but de solutionner les problématiques de refus de priorité, mis en avant par tous les documents des membres du comité jusqu'ici. Il serait de plus l'occasion d'y installer des décorations marquant l'entrée dans le centre-bourg et les commerces proches. Ce nouveau rond-point serait relié au giratoire Anna Politkovskaïa

¹⁹ Voir Annexe 3, *Partie ouest de l'avenue (porte d'entrée et zone de transition)*, p. 4.

²⁰ Voir Annexe 3, *Partie est de l'avenue (zone de croisement multimodaux)*, p. 8.

²¹ Voir Annexe 3, *Partie est de l'avenue (zone de croisement multimodaux)*, p. 8 et 10.

²² Voir Annexe 4, *Point 2)*, p. 2.

²³ Voir Annexe 4, *Point 2)*, p. 2.

²⁴ Voir Annexe 4, *Points 6) et 7)*, p. 2.

²⁵ Voir Annexe 4, *Point 11)*, p. 2.

²⁶ Voir Annexe 4, *Point 13)*, p. 3.

²⁷ Voir Annexe 5, *PARTI GENERAL DE L'AMENAGEMENT*, p. 1.

par un terre-plein central infranchissable, de manière qu'il ne soit pas possible de traverser l'avenue sans emprunter l'un ou l'autre des deux ronds-points. L'avenue deviendrait prioritaire sur toute sa longueur, avec une vitesse de 50km/h²⁸. Cette solution permettrait de renforcer le rôle d'axe entrant principal de la ville tout en réduisant les incivilités (les refus de priorités seront beaucoup moins aisés avec le terre-plein central).

- Les idées sont multiples et divergent, c'est d'ailleurs le thème de la circulation qui fera le plus débat durant ce comité.

L'entretien²⁹ réalisé avec les services techniques ont permis quelques avancées sur le sujet de la circulation et sur les propositions évoquées ci-dessus :

- Premièrement il est rappelé qu'il serait contre-productif de complexifier l'usage de l'avenue, il s'agit d'une voie qui se veut pratique pour les activités professionnelles à l'échelle de Vineuil, elle doit donc permettre un passage aisé, fluide et rapide (dans la limite des 50km/h) de tous types de véhicules, poids-lourds y compris.
- Comme cela a été évoqué dans la partie précédente, l'historique des accidents et les chiffres des radars de comptage ne permettent pas de dire que l'avenue est particulièrement dangereuse, il faut donc avoir une approche plus rationnelle qui permette de conjuguer sécurisation et rôle principal de l'avenue.
- Au vu du point précédent, les propositions comme une zone 30, des chicanes ou des ronds-points non-franchissables sont de fausses bonnes-idées qui gêneraient les véhicules les plus imposants et créeraient plus de problèmes que de solutions. Essayer d'entraver la circulation sur l'avenue serait susceptible de déporter la circulation sur des rues adjacentes (Ronsard, Beaumarchais...) qui ne sont pas prévues pour accueillir un fort trafic.
- La création d'un giratoire, qui semble populaire, fait l'objet d'une remarque particulière : les ronds-points peuvent se révéler très coûteux selon leur nature (semi-franchissable ou franchissable...). Par ailleurs, s'ils sont partiellement franchissables (les non-franchissables étant déconseillés), leur efficacité en termes de sécurisation laisse à désirer puisqu'ils ne constituent pas de réels obstacles.

Ces apports vont participer à assoir les idées qui leur sont compatibles et permettre un premier filtre.

La seconde réunion³⁰ permet donc d'affiner quelque peu les diverses solutions initialement proposées, en partie grâce aux apports et remarques des services techniques. Un point reste réellement débattu par les membres : les ronds-points, en particulier semi-franchissables, les multiples usages qu'ils permettent les rendant attirants (fluidification du trafic, support pour des décorations...).

- La complexité du sujet de la circulation mène le comité à penser que, si des modifications en profondeur sont voulues par la mairie, et quitte à faire des dépenses, il faudrait commissionner un cabinet d'urbanisme³¹ pour régler une situation qui dépasse à priori les compétences des citoyens.
- Globalement, des consensus se forment autour des aménagements qui permettraient à l'avenue Charles De Gaulle de conserver son rôle d'axe pratique, facile à utiliser, notamment pour éviter le report de la circulation sur les rues adjacentes³².
- La question des ronds-points et globalement des priorités sur les carrefours de l'avenue est fortement débattue. Le recours au vote sera nécessaire pour établir des consensus. L'idée des ronds-points au niveau des rues Alfred de Vigny et André Chénier est abandonnée, comme l'idée des stops à hauteur de la rue Paul Verlaine : ces propositions sont perçues comme gênant trop fortement le trafic.

²⁸ Voir Annexe 5, *ORGANISATION de la CIRCULATION*, p. 1.

²⁹ Voir Annexe 2.

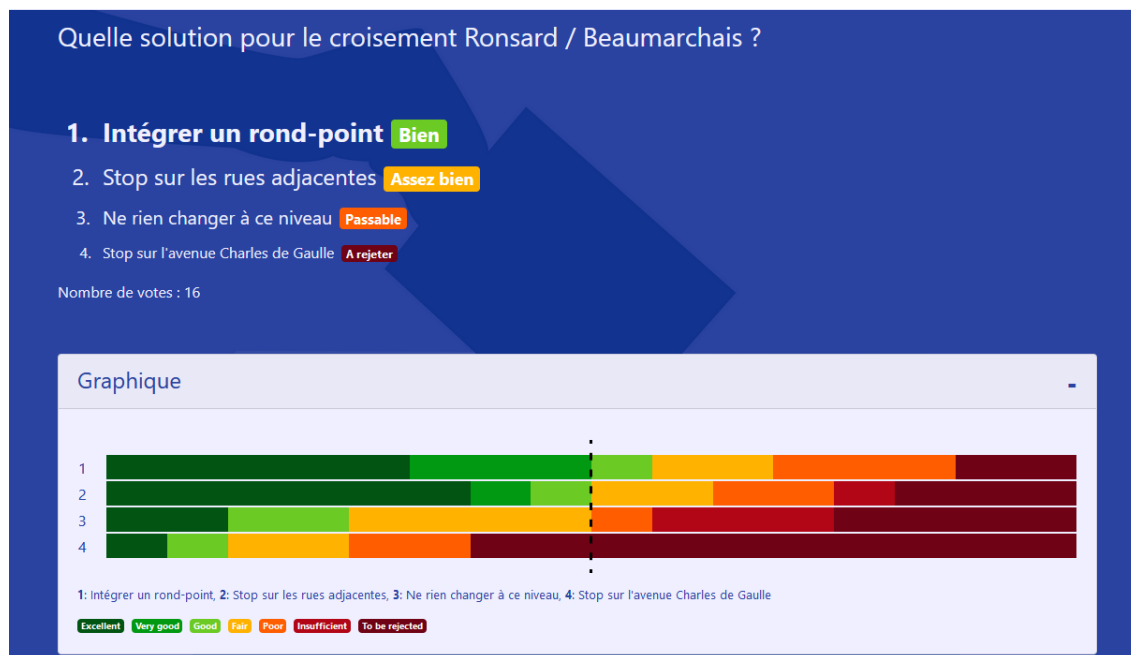
³⁰ Voir Annexe 8.

³¹ Voir Annexe 8, p. 2.

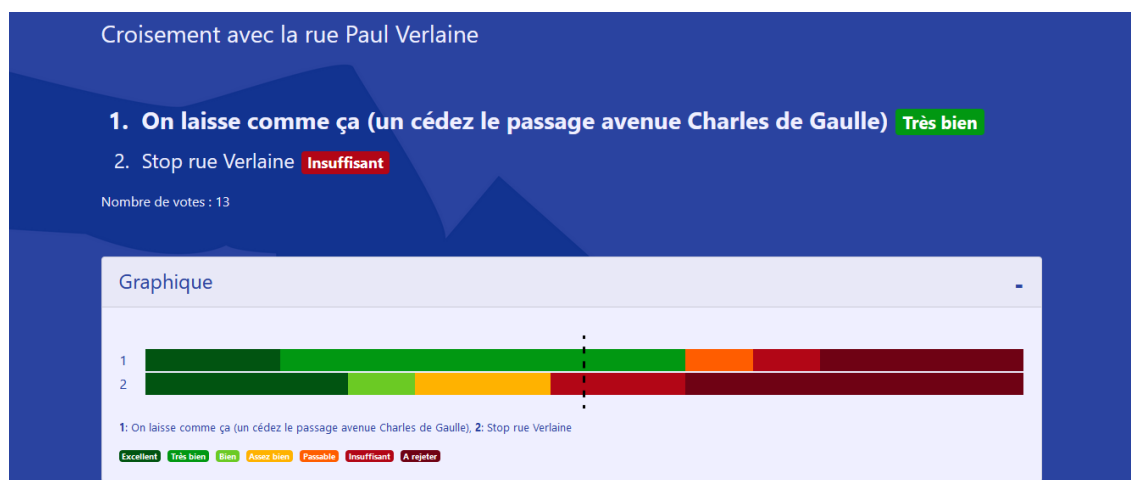
³² Voir Annexe 8, p. 2.

A l'issue de cette dernière réunion, les solutions suivantes sont donc proposées à la municipalité :

- Dans le cas où la mairie prévoit des changements profonds concernant l'avenue, commissionner un cabinet d'étude qui se saisirait de l'ensemble des problématiques identifiées par le comité (sécurisation, circulation de tous les usagers, pollutions diverses, embellissement et signalisation).
- Créer un rond-point au niveau du carrefour avec les rues Beaumarchais et Ronsard (en violet), ou alors créer un changement de priorité au bénéfice de l'avenue Charles De Gaulle, via la mise en place d'un stop (en rouge).



- Conserver les cédez le passage actuels au niveau du carrefour avec la rue Paul Verlaine.



- Abolir la priorité à droite au niveau des carrefours avec les rues Alfred de Vigny et André Chénier et placer sur ces deux rues des cédez-le-passage (en bleu).

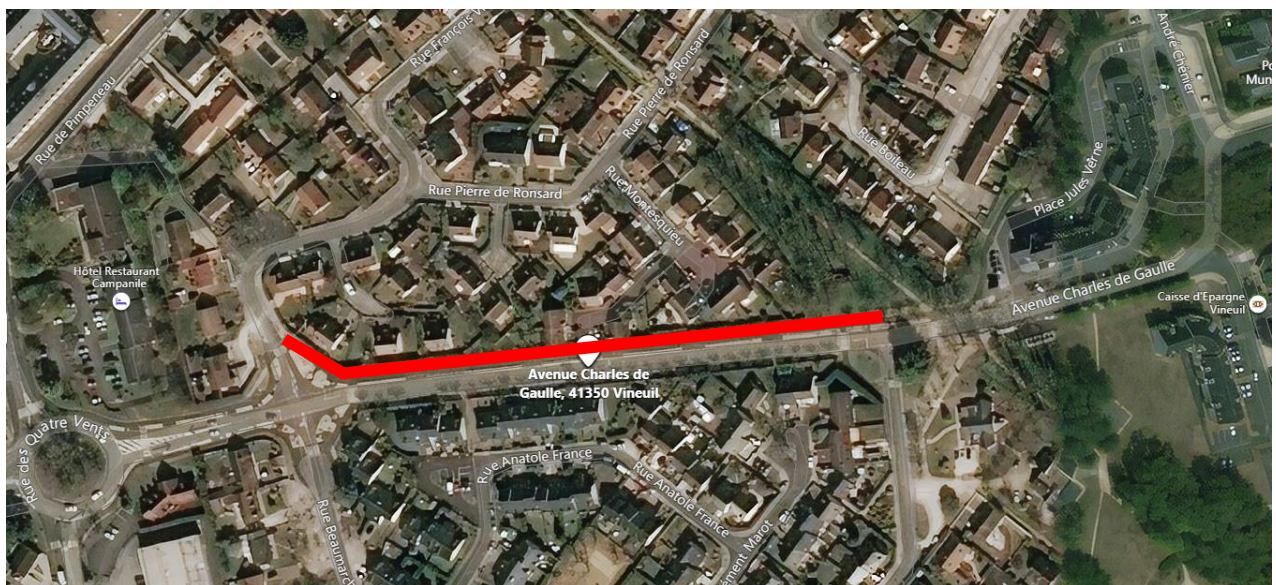
- L'annexe 3³⁴, principalement sur la zone 4, et qui intègre également le point déjà évoqué des passages piétons différenciés.
 - L'annexe 4 va également dans ce sens³⁵, mais rajoute une particularité au niveau du carrefour avec la rue Paul Verlaine : scinder l'actuelle piste cyclable en deux, en rajoutant une voie qui se dirigerait directement vers le centre-ville en passant par l'espace vert et le petit-bois situé derrière la halte-garderie³⁶.
- Il est également pointé la nécessité de rajouter un passage piéton après l'arrêt de bus dans le sens Blois-Vineuil (la zone 4 n'en compte pas en dehors de ses extrémités).

L'entretien avec les services techniques appui également ces remarques³⁷. Sur la question d'une piste cyclable menant directement au centre-ville, suggestion proposée dans l'annexe 4 comme on l'a vu, l'idée ne semble pas en contradiction avec le schéma des voies douces, actuellement en préparation³⁸.

La seconde réunion est l'occasion d'entériner ces idées.

A l'issue de cette dernière réunion, les solutions suivantes sont donc proposées à la municipalité :

- **Créer un marquage distinct pour les piétons le long de la piste cyclable en zone 4 (en rouge).**



- **Partie 3 : Les pollutions :**

Le comité s'est également montré sensible au sujet de la pollution, sous diverses formes, afin d'améliorer le cadre de vie autour de l'avenue Charles De Gaulle. C'est la pollution sonore qui a principalement été discutée, mais également la pollution découlant des divers déchets laissés sur l'avenue, ou, plus indirectement, la pollution des véhicules traversant l'avenue.

³⁴ Voir Annexe 3, *Partie ouest de l'avenue (porte d'entrée et zone de transition)*, p. 3 et *Partie est de l'avenue (zone de croisement multimodaux)*, p. 8.

³⁵ Voir Annexe 4, *Point 4*), p. 2.

³⁶ Voir Annexe 4, *Point 8*), p. 2.

³⁷ Voir Annexe 2.

³⁸ Voir Annexe 2, p. 1.

A) La pollution sonore :

Il s'agit d'un sujet qui a été récurrent tout au long du comité, porté principalement par un membre, voisin direct de l'avenue. La nature de l'avenue Charles De Gaulle, route d'accès privilégié à Vineuil, classée T4, en fait un axe très fréquenté et bruyant. Cet état de fait n'a pas soulevé de contestations, il est par ailleurs indiqué que les voisins de l'avenue ont presque tous mis en place des parois³⁹ notamment pour tenter d'atténuer le bruit. Aussi le comité a proposé diverses solutions pour y répondre tout au long de ses réflexions :

Le sujet est évoqué d'emblée lors de la première réunion⁴⁰. A ce stade sont principalement identifiées les origines de ce surplus de bruit, notamment :

- Les excès de vitesse.
- Les accélérations et freinages.
- La densité du trafic de manière générale.

Aucune solution concrète n'est proposée à ce stade, mais l'objectif serait de réussir à obtenir une circulation fluide sur l'avenue, qui prévienne les excès de vitesse, voir qui dévie une partie du trafic ailleurs.

Les documents élaborés par les membres proposent quelques solutions concrètes pour diminuer le bruit, en ajoutant des solutions impliquant des structures matérielles :

- L'annexe 3 évoque deux solutions⁴¹ :
 - o Point qui a déjà été évoqué auparavant dans l'avis, réduire la vitesse et donc les nuisances sonores grâce à une réduction visuelle de la chaussée.
 - o Un enrobé phonique spécifique qui absorbe une partie des bruits.
- L'annexe 4 propose d'installer des parois végétalisées tout le long de la zone 4⁴² pour absorber une partie des bruits, tout en offrant un certain apport esthétique.
- L'annexe 5 va dans le même sens que l'annexe 4⁴³. L'usage du lierre, plante grimpante robuste est suggérée pour faciliter l'entretien.
- L'annexe 6, qui est une réponse à l'annexe 5, vient principalement rappeler que les propositions du comité doivent prendre en compte le problème des nuisances sonores dans leur élaboration, et donc éviter des situations qui encouragent à freiner, accélérer, rouler trop rapidement ou qui densifieraient davantage le trafic.

Sur ce point, les services techniques répondent principalement à l'usage d'un enrobé phonique destiné à atténuer les bruits : ces derniers coûtent très cher et n'offrent qu'une amélioration moindre de la situation⁴⁴.

La seconde réunion est l'occasion de mettre en commun les diverses avancées sur le sujet, assez nombreuses depuis les problèmes évoqués lors de la première réunion :

- La performance des enrobés phoniques est mise en question, des chiffres sont demandés et apportés⁴⁵. Le gain moyen de ce dispositif (3 DB) par rapport à son coût discrédite cette solution en faveur de parois végétalisées, qui sont par ailleurs susceptibles de présenter un avantage esthétique.
- L'importance des nuisances que peuvent engendrer les modifications de la circulation sont comprises par le comité, mais il semble complexe de conjuguer les facteurs nécessaires à la

³⁹ Voir Annexe 6, *PARTI GENERAL DE L'AMENAGEMENT*, p. 1.

⁴⁰ Voir Annexe 7, *IV. La pollution sonore*, p. 3.

⁴¹ Voir Annexe 3, *Partie ouest de l'avenue (porte d'entrée et zone de transition)*, p. 3.

⁴² Voir Annexe 4, *Points 4) et 5)*, p. 1.

⁴³ Voir Annexe 5, *AMENAGEMENTS PAYSAGERS*, p. 2.

⁴⁴ Voir Annexe 2.

⁴⁵ Voir Annexe 8, p. 2.

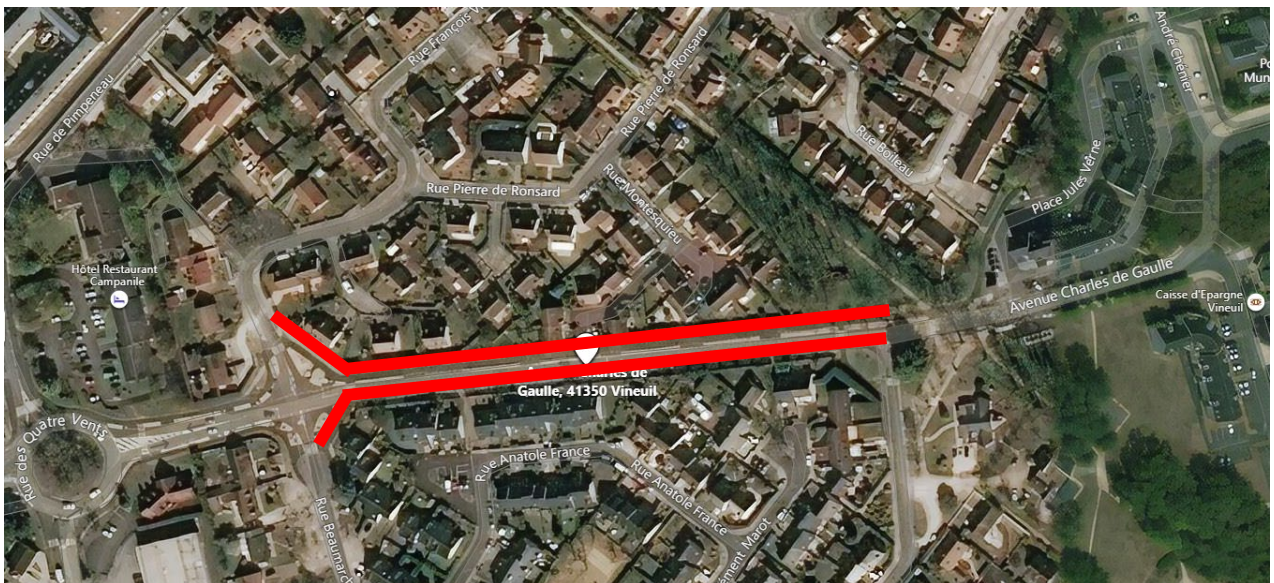
performance de cette avenue qui doit pouvoir accueillir un fort trafic sans le déverser sur les rues adjacentes, conserver une vitesse de 50km/h⁴⁶ et une circulation fluide.

- L'idée de créer une autre voie d'accès à Vineuil, ayant le même rôle que l'avenue Charles De Gaulle pour diviser le trafic actuel est évoquée, sans toutefois aller plus loin dans la réflexion.
- Le rôle d'un cabinet d'étude, souligné en partie 2, semble ici particulièrement important. L'option étant coûteuse, il est proposé, pour aller plus vite, de demander spécifiquement aux services techniques une étude sur les solutions possibles dans le cas de la zone 4 de l'avenue Charles De Gaulle.

Un vote s'avère néanmoins nécessaire pour trancher la question de mettre en place des parois phoniques uniquement, ou plutôt des solutions de type claustras végétalisés. L'issue du vote⁴⁷ place les claustras végétalisés en première place, suivi des murs anti-bruit et finalement d'un enrobé phonique.

A l'issue de cette dernière réunion, les solutions suivantes sont donc proposées à la municipalité :

- **Commissionner les services techniques pour une étude (via un benchmark) des solutions possibles pour atténuer les nuisances sonores.**
- **Créer, selon les résultats de l'étude, des claustras végétalisés le long de la zone 4 qui permettrait de minimiser les nuisances sonores, tout en ayant un certain apport esthétique (en rouge).**



B) Les divers déchets :

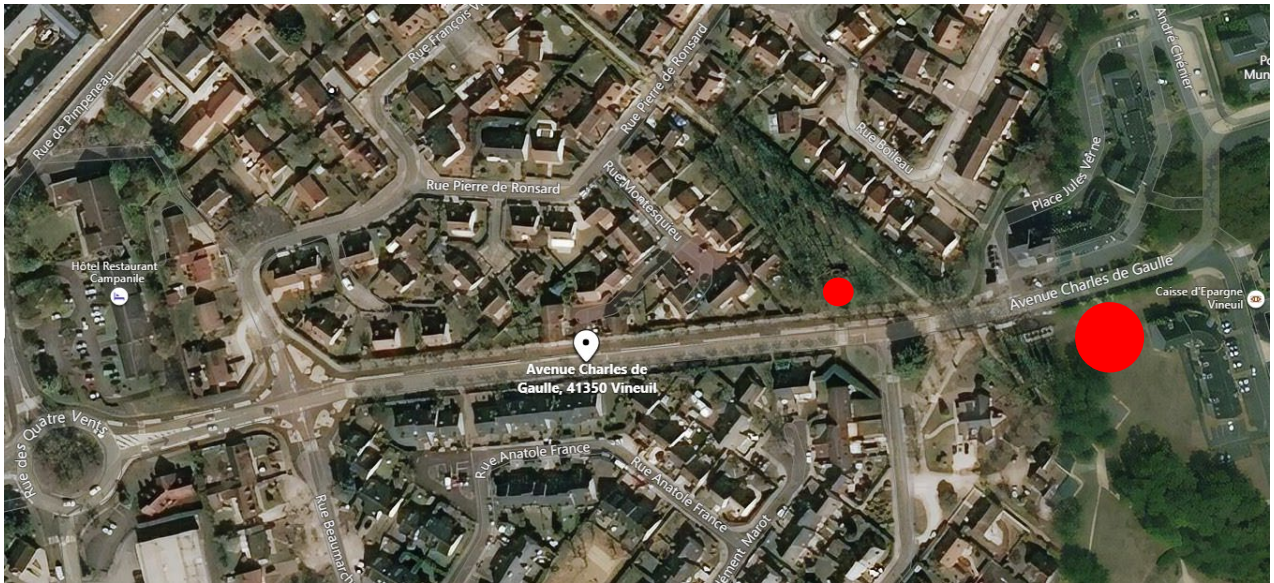
Il a été fait part durant le comité d'incivilités liées à des dépôts d'ordures sauvages sur certains points de l'avenue, ou encore de personnes peu scrupuleuses laissant sur l'espace public les déjections canines. Ces points n'ont pas été débattus et sont intégrés directement lors de la phase de construction de l'avis consultatif.

⁴⁶ Voir la remarque faite par les services techniques à la p. 7.

⁴⁷ La capture d'écran n'a pas été conservée.

A l'issue de la dernière réunion, les solutions suivantes sont donc proposées à la municipalité :

- Créer une signalisation destinée à sensibiliser les usagers, particulièrement au niveau de l'espace vert situé entre la rue Paul Verlaine et l'avenue Charles De Gaulle (en rouge).
- Avertir la police municipale (si ce n'est déjà fait) de ces infractions particulières afin qu'ils agissent contre ces cas lors de leur passage dans la zone.



C) Les véhicules :

Des mesures spécifiques à la pollution des véhicules ne peuvent être prises à l'échelle d'une rue, néanmoins le comité s'est montré sensible à la question. Afin de ne pas entraîner de surplus de pollution des véhicules, les solutions de sécurisation retenues devraient tendre à adopter des moyens ne rallongeant pas les trajets, des sujets qui ont parfois pu être évoqués durant les discussions.

Partie 4 : L'embellissement :

La question de l'embellissement a été soulevée lors de la première réunion, puis dans la plupart des propositions du comité. Si la question n'a rien à voir avec la sécurisation⁴⁸, elle touche à l'espace public qu'est l'avenue, au même titre que la pollution. L'avenue étant un axe d'entrée majeur de Vineuil, il s'agit d'une bonne occasion pour la ville, selon le comité, de donner et affirmer une bonne image, tout en offrant un meilleur cadre de vie aux riverains⁴⁹.

Les propositions d'embellissement, principalement via la végétalisation, n'ont fait que peu débat au sein du comité, qui voit la chose d'un bon œil, bien que quelques réserves soient exprimées comme nous le verrons. Lors de la première réunion, les zones à embellir identifiées sont les suivantes :

- Le rond-point Anna Politkovskaïa, qui, en tant que « marqueur » de l'entrée de Vineuil, mériterait selon le comité une attention supplémentaire⁵⁰.

⁴⁸ Sauf quelques cas très précis qu'on a pu relever dans la Partie 1 par exemple.

⁴⁹ Voir Annexe 7, p. 2.

⁵⁰ Élément évoqué lors de la première réunion mais non noté dans le compte-rendu.

- La création d'une jachère fleurie au niveau de l'espace vert situé entre la rue Paul Verlaine et l'avenue du Général De Gaulle, cet espace étant pour l'instant vide. Ce serait l'occasion de renforcer, dans une certaine mesure, la biodiversité⁵¹.
- Envisager une homogénéisation des palissades le long de la zone 4, particulièrement dans le sens Blois/Vineuil⁵².

Les documents réalisés par le comité proposent quelques éléments supplémentaires :

- L'annexe 3 revient sur l'homogénéisation des palissades de la zone 4 et développe quelques interrogations sur les moyens d'y parvenir, ces palissades relevant de l'espace privé et non public : une communication envers les habitants concernés est proposée⁵³. Compléter les zones vides des bords de l'avenue à l'aide de bacs à fleurs diversifiés est également proposé⁵⁴, comme vu précédemment cela servirait aussi à briser la « monotonie » de la ligne droite.
- L'annexe 4 va dans le sens de l'annexe précédente et propose des jachères fleuries sur les abords de la zone 4⁵⁵.
- L'annexe 5 développe à la fois des idées basées sur l'ensemble des nouveaux aménagements proposés⁵⁶ (qui n'ont finalement pas été retenus). Il est également proposé plusieurs solutions à des problèmes identifiés précédemment : sur la question de l'homogénéisation des palissades, il est proposé de planter du lierre (variété *hibernica*) sur la longueur de l'avenue en zone 4 : cette plante présente l'avantage d'être robuste et de ne demander que peu d'entretien⁵⁷. Un tel aménagement ne prendrait que peu de place sur le trottoir. Concernant les zones vides, une alternative aux bacs fleuris est proposée par le moyen de pose de bâches et mulch (qui donne l'avantage de limiter l'entretien) sur lesquels seraient disposés des plantes tapissantes, des plates-bandes fleuries ou des arbustes⁵⁸.
- L'annexe 6 souligne la nécessité de mieux entretenir les accotés végétalisés des trottoirs le long de l'avenue, notamment pour faciliter et sécuriser la circulation des usagers⁵⁹.

Le comité dans son ensemble est marqué par la volonté de fleurir davantage la ville en respectant une certaine biodiversité, à la fois pour embellir et sécuriser la ville.

Les services techniques n'interviennent pas sur la question de l'embellissement, hormis pour préciser que la place prise par les aménagements qui seraient envisagés pourrait constituer un problème. Le côté gauche dans le sens Blois/Vineuil semble cependant difficile à exploiter car déjà occupé⁶⁰. De plus, les croisements doivent restés dégagés comme cela avait déjà été rapporté précédemment.

La question de l'embellissement faisant l'unanimité, elle n'est pas beaucoup plus débattue lors de la seconde réunion. Des réserves sont néanmoins émises quant au surplus d'entretien qui serait demandé : s'il n'est pas possible pour la ville d'entretenir un surplus de végétaux, alors mieux vaut ne rien installer.

A l'issue de la dernière réunion, les solutions suivantes sont donc proposées à la municipalité :

- **Améliorer l'aspect esthétique du rond-point Anna Politkovskaïa (en rouge).**

⁵¹ Voir Annexe 7, II. La mise en valeur, p. 2.

⁵² Voir Annexe 7, II. La mise en valeur, p. 2.

⁵³ Voir Annexe 3, Partie ouest de l'avenue (porte d'entrée et zone de transition), p. 3.

⁵⁴ Voir Annexe 3, Partie ouest de l'avenue (porte d'entrée et zone de transition), p. 3.

⁵⁵ Voir Annexe 4, Point 5), p. 2.

⁵⁶ Voir Annexe 5, AMENAGEMENTS PAYSAGERS, p. 1-2.

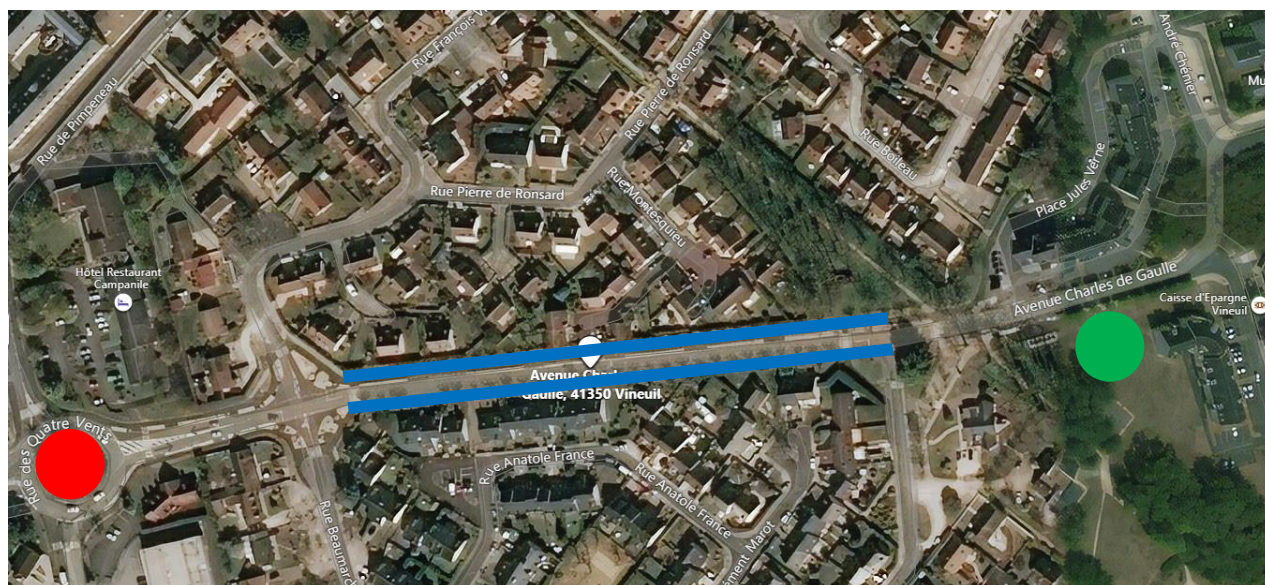
⁵⁷ Voir Annexe 5, AMENAGEMENTS PAYSAGERS, p. 2.

⁵⁸ Voir Annexe 5, AMENAGEMENTS PAYSAGERS, p. 1.

⁵⁹ Voir Annexe 6, AMENAGEMENTS PAYSAGERS, p. 2.

⁶⁰ Voir Annexe 2, p. 2.

- Créer une jachère fleurie au niveau de l'espace vert entre la rue Paul Verlaine et l'avenue Charles De Gaulle (en vert).
- Proposer aux riverains, avec l'aide de la mairie, de fleurir leur bordure le long de la zone 4 (en bleu).



Partie 5 : La signalisation :

La signalisation occupe une part relativement importante de la réflexion du comité. Le travail des membres à ce sujet s'intéresse à la signalisation des points d'intérêt vinoliens, mais également à la signalisation destinée à sécuriser l'usage de l'espace public par ses divers utilisateurs (piétons, cyclistes, voitures...). C'est un point qui est également pressenti comme nécessaire par les services techniques sur quelques éléments.

Lors de la 1^{ère} réunion, la plupart des points jugés nécessaires sont évoqués, ils n'évolueront que peu par la suite :

- Il convient de sécuriser davantage les passages piétons, via des panneaux clignotants, leds au sol (qui permettraient par ailleurs un meilleur éclairage de nuit) ou des potelés⁶¹.
- Mieux indiquer, au niveau du rond-point Anna Politkovskaïa, les différents points d'intérêts proches. Des panneaux existent déjà, mais sont trop petits ou mal positionnés et sont, somme toute, peu visibles⁶².
- Il en va de même pour les panneaux situés au carrefour avec la rue Alfred de Vigny⁶³.

Ces éléments sont repris dans les divers documents élaborés par les membres du comité, notamment les annexes 3 et 4. L'annexe 4 précise que, dans le cas précédemment proposé de la construction d'une piste cyclable (non évoqué en deuxième séance et donc pas retenu), une signalisation supplémentaire pour cette piste serait nécessaire⁶⁴.

⁶¹ Voir Annexe 7, I. La sécurité, p. 2.

⁶² Voir Annexe 7, I. La sécurité, p. 2.

⁶³ Voir Annexe 7, I. La sécurité, p. 2.

⁶⁴ Voir Annexe 4, Point 8), p. 2.

Compilation des propositions du comité :

Propositions avec mise en œuvre « aisée » à court et moyen terme :

ACTIONS SERVICES MUNICIPAUX / CITOYENS :

- Renforcer, dans la mesure du possible, la présence de la police municipale sur l'avenue, tant pour prévenir les excès de vitesse que les refus de priorité et autres incivilités.
- Avertir la police municipale de ces infractions particulières afin qu'elle agisse plus particulièrement contre ces cas lors de leur passage dans la zone.
- Commissionner les services techniques pour une étude, via un benchmark, des solutions possibles pour atténuer les nuisances sonores.
- Créer, selon les résultats de l'étude, des claustras végétalisés le long de la zone 4 qui permettrait de minimiser les nuisances sonores, tout en ayant un certain apport esthétique.
- Proposer aux riverains, avec l'aide de la mairie, de fleurir leur bordure le long de la zone 4.
- Améliorer l'aspect esthétique du rond-point Anna Politkovskaïa via un fleurissement prononcé et, éventuellement, l'ajout d'une œuvre en lien avec la ville.
- Créer une jachère fleurie au niveau de l'espace vert entre la rue Paul Verlaine et l'avenue Charles De Gaulle.

SIGNALISATION :

- Ajouter des panneaux indicateurs signalant la présence de passages piétons.
- Compléter et revoir la signalisation des différents carrefours.
- Améliorer la signalisation des circuits vélos.
- Créer une signalisation destinée à sensibiliser les usagers, particulièrement au niveau de l'espace vert situé entre la rue Paul Verlaine et l'avenue Charles De Gaulle.

CIRCULATION :

- Expérimenter à court terme :
 - o Une réduction visuelle de la chaussée sur l'ensemble de l'avenue à l'aide de marquages temporaires.
 - o Un marquage au sol temporaire aux abords des passages piétons, au moins au niveau du carrefour avec la rue Paul Verlaine, sinon à tous.
- Créer un marquage distinct pour les piétons le long de la piste cyclable en zone 4.
- Conserver les cédez-le-passage actuels au niveau du carrefour avec la rue Paul Verlaine.

- Abolir la priorité à droite au niveau des carrefours avec les rues Alfred de Vigny et André Chénier et placer sur ces deux rues des cédez-le-passage.

Propositions avec mise en œuvre « plus complexe » à long terme :

- Dans le cas où la mairie prévoit des changements profonds concernant l'avenue, commissionner un cabinet d'étude qui se saisirait de l'ensemble des problématiques identifiées par le comité (sécurisation, circulation de tous les usagers, pollutions diverses, embellissement et signalisation).
- A long terme, à l'occasion de la réfection de la chaussée et si les expérimentations concernées se montrent efficaces :
 - o Réaliser une réduction visuelle permanente de la chaussée sur les zones 1 à 4 de l'avenue.
 - o Réaliser un enrobé aux couleurs et marquages spécifiques sur les zones 5 à 7 de l'avenue.
 - o Réaliser des marquages permanents aux abords des passages piétons, tant à destination des automobilistes que des piétons.
 - o Réaliser des ilots centraux au niveau des passages piétons traversant l'avenue.
 - o Rallonger les arrêts de bus pour permettre un rangement plus aisé.
- Créer un rond-point au niveau du carrefour avec les rues Beaumarchais et Ronsard, ou alors créer un changement de priorité au bénéfice de l'avenue Charles De Gaulle, via la mise en place d'un stop.

Conclusion :

Certaines imperfections dans la réflexion mettent en avant le manque de temps de travail pour un sujet que les vinoliens ont révélé comme particulièrement vaste, défaut qui est d'ores et déjà corrigé par la commune en ce qui concerne les prochains comités. Les méthodes, également, seront amenées à évoluer avec le temps, au fur et à mesure de l'accumulation d'expérience des citoyens et de l'administration vis-à-vis de ce mode de fonctionnement nouveau pour la commune de Vineuil. Enfin, le présentiel devrait également être de mise à l'avenir, permettant un cadre de travail plus confortable et pratique que la visio-conférence.

Il est rappelé que les réponses de la collectivité seront transmises aux membres du comité ainsi qu'aux citoyens via les moyens de communication habituels.

Le comité sera également invité à suivre l'évolution des réalisations prises en charge par la commune.

La mairie de Vineuil remercie les membres de ce premier comité qui ont permis des échanges riches, constructifs et créatifs entre citoyens, associations et élus.