



Compte rendu du labo d'idées du 16 sept. 2021 20h

organisé par LVDD dans le cadre de la co-construction du
Plan Climat Air Energie Territorial de Gally-Mauldre

Merci aux 24 participants du jour !

et à la mairie de Feucherolles pour la mise à disposition de la salle Dumay

En préambule du CR, voici les suggestions de lecture/visionnage adressés aux inscrits avant cette soirée :

[Diagnostic de notre territoire \(étude B&L pour le PCAET de Gally-Mauldre\)](#)

[Article "le vélo est le futur de nos mobilités"](#)

[Vidéo du Céréma "Améliorer les mobilités du quotidien, des solutions pour les besoins de son territoire"](#)

La soirée a débuté par une **présentation des enjeux et du contexte d'élaboration du PCAET.**

[Voir présentation PowerPoint.](#)

Après introduction de la soirée, les 24 participants se sont répartis en 4 tables pour une bonne heure d'échanges.

Un rapporteur par table a ensuite pris la parole devant toute l'assemblée pour restituer les propos de son groupe.

En voici les comptes-rendus.

Jeudi 16 sept à 20h

Labo d'idées avec tables rondes

Mobilités et déplacements sur Gally-Mauldre

Les 4 tables rondes :

- Usages de la voiture :** réduire, optimiser, collaborer, et nouveaux services à développer pour en limiter l'impact
- Transports en commun :** améliorer l'existant, imaginer l'avenir
- Mobilités douces (marche, vélo...) :** quels usages, quels besoins pour les mettre en place
- Intermodalités, infrastructures, cœurs de villes** et problématiques autour des établissements scolaires

Soirée organisée par LVDD dans le cadre de la co-construction du Plan Climat Air Energie Territorial de Gally-Mauldre. Citoyens, élus, agriculteurs, associations, entreprises, commerçants, institutionnels... tous les acteurs du territoire peuvent intervenir et porter des projets, nous vous attendons nombreux pour ces réflexions.

Inscription : par formulaire en ligne ou email à la.vitrine.dd@gmail.com

Salle Dumay à Feucherolles (se garer à la mairie)

TABLE RONDE Usages de la voiture <i>réduire, optimiser, collaborer. Et nouveaux services pour en limiter l'impact</i>		
coordination Valérie Froissart / 6 participants		
QUI / DOMAINES	OBJECTIFS	ACTIONS et acteurs éventuels
CCGM : mission d' information pour le grand public	Communiquer sur les bénéfices à utiliser des modes de transport doux et moins carbonés	<ul style="list-style-type: none"> Stimuler une culture du « transport 0 pollution » Arguments possibles : réduction des coûts, lien social, services à échanger Donner de la visibilité sur les différents transports / alternatives à la voiture individuelle Sensibiliser sur l'impact des gros véhicules, SUV...
Communes : Ramassage scolaire piéton	Remplacer voiture par <u>marche à pied</u> Supprimer les embouteillages et la pollution aux abords des écoles	<ul style="list-style-type: none"> Mettre en place des Pédibus : ramassage scolaire à pied par des parents <i>Voir l'exemple de Crespières mis en place ce mois-ci (infos ICI) => partage d'expérience</i>

CCGM et communes : Favoriser le co-voiturage	Limiter le nombre de voitures en augmentant leur remplissage	<ul style="list-style-type: none"> . Mise en place de petits groupes très locaux (quartiers) pour partager des trajets réguliers . Auto-stop encadré : adhérer à Rézo Pouce (site web ICI). A ce sujet, il paraît important que toutes les communes y adhèrent (et même solliciter les communes voisines faisant partie des mêmes bassins de vie) pour atteindre une masse critique. . Trouver une application de co-voiturage couplée avec la SNCF . Identifier et proposer des applis qui rémunèrent les conducteurs . aires de stationnement (voitures et vélos) pour le co-voiturage. NB : il en faudrait une à St Nom, quartier La Maladrerie, pour pouvoir prendre la ligne de bus « 14 Express » qui va à La Défense)
CCGM et communes Offre de voitures partagées (électriques)	Limiter le nombre de voitures dans les foyers + offrir une solution à ceux qui n'ont pas de voiture	<ul style="list-style-type: none"> . soit collectifs de plusieurs familles qui achètent 1 voiture et la partagent . soit, une offre proposée par la collectivité (avec un opérateur qui propose tout : véhicules, appli, entretien, assurance...). A installer en centre-ville par ex.
Particuliers Offre de location de voitures entre particuliers	Limiter le nombre de voitures dans les foyers + offrir une solution à ceux qui n'ont pas de voiture	<ul style="list-style-type: none"> . favoriser la location de véhicules entre particuliers
CCGM et communes Limiter l'impact des livraisons à domicile	Eviter le balai d'utilitaires et de voitures dans les centres	<ul style="list-style-type: none"> . Créer un accueil pour centraliser les dépôts et les retraits (sur 1 ou 2 points névralgiques par villes) . Coupler éventuellement un service de « tournées » pour dépôts/livraisons . Créer des conciergeries de quartier pour apporter des services plus larges (ex. Lulu dans ma rue), créer des casiers...
CCGM & syndicats ad-hoc Limiter l'impact des camions-poubelles	Diminuer et optimiser les rotations des camions-poubelle	<ul style="list-style-type: none"> . Lorsque 2 ramasses hebdo, passer à 1 seule . Lorsque c'est possible, réunir les poubelles de plusieurs foyers (bouts de rues, impasses, etc)
CCGM et communes Réduire les distances pour les achats du quotidien	<u>Remplacer voiture par marche à pied et vélo</u> Favoriser l'économie locale	<ul style="list-style-type: none"> . Remettre des commerces dans nos villes . Remettre du maraîchage sur nos terres

Ajout du 21/09 de la part de Karim OUILEM / Délégué Territorial GRDF, participant à la soirée :

En plus de la nécessité de reconfigurer toutes les solutions de mobilités, de réduire l'usage des véhicules, il faudra aussi recourir à des véhicules plus propres pour les mobilités inévitables et sensibles.

⇒ **Recours à des véhicules poids lourds, camions poubelles et utilitaires plus propres et moins polluants.**

Les leviers dont dispose le territoire sont les contrats des marchés de collecte, l'interpellation des exploitants de stations-services pour rajouter des bornes électriques et des bornes GNV/BioGNV et des actions de sensibilisation des entreprises résidentes sur le territoire pour les inciter à changer de type mobilité (Ils peuvent demander à leurs fournisseurs et livreurs de changer de type de mobilité).

Sur le fond, le plus complexe n'est pas de changer de type de poids lourds, camions, utilitaires mais de

⇒ **Proposer sur le territoire des stations d'avitaillement au GNV/BioGNV.** Les élus peuvent travailler sur ce sujet et GRDF ainsi qu'autres acteurs pourront faire des propositions.

⇒ **Sur les principaux axes routiers, les réflexions doivent être partagées avec les intercommunalités voisines** afin de concevoir des solutions partagées et d'élaborer un maillage cohérent avec les trafics.

TABLE RONDE Transports en commun ? <i>améliorer l'existant, imaginer l'avenir. Et sujet des « flottes publiques »</i>		
coordination Cécile Mailhos / 7 participants		
QUI / DOMAINES	OBJECTIFS	ACTIONS et acteurs éventuels
Transports en commun (train, bus, TAD)	Favoriser l'usage des transports en commun par un tarif abordable	. Rendre le coût du transport attractif Actuellement il faut déboursier 18 euros en journée pour faire un aller-retour sur Paris. La valeur faciale à déboursier immédiatement est dissuasive. En famille, c'est rédhibitoire. Le plafond de 5€ (aller simple ou aller-retour ?) annoncé (et voté ?) pour 2022 par la Région va dans le bon sens. Certains pays incluent le coût des transports en commun dans les impôts et demandent juste 1€ symbolique pour monter à bord afin d'obtenir l'engagement du voyageur de respecter le matériel. . Le ticket de TAD ne devrait se rajouter au ticket de train pour aller sur Paris : un seul ticket (comme un seul pass navigo dézonné)
Train et TAD	Meilleure offre locale	. Ligne SNCF N : l'offre actuelle en gare de Maule et de Mareil/Mauldre n'est pas attractive tant en durée de parcours qu'en fréquence. Les retours tardifs en fin de journée et le week-end doivent être prévus. . TAD : l'offre doit s'étoffer pour être une continuité fiable de l'offre de train (fiabilité, temps de trajet compétitifs par rapport à la voiture, plages horaires élargies, fréquence de passage).

		. Anticiper l'arrivée d'Eole (Epone) et définir l'offre cible pour demain pour l'interco : ne plus subir.
Stationnements intermodaux	Rendre possible l'intermodalité	. Avoir des parkings relais attractifs en nombre de places de stationnements et commodités : valable aussi bien pour les voitures que les vélos. Le ticket de transport doit inclure le coût de stationnement.
Voitures électriques en libre-service Et réseaux de bornes	Solution pour le dernier km	. Proposer un service de petites voitures électriques en libre-service dans les gares pour rentrer chez soi quand il n'y a pas de transports en commun ou de TAD. . Déployer largement un réseau de bornes de rechargement électrique rapide .
Bus et co-voiturage	Rendre attractive la fluidité/rapidité des trajets	. Consacrer une voie réservée aux bus et au co-voiturage sur l'A14 et l'A13.
TAD (transport à la demande)	Intégrer le TAD dans l'offre IdF	. Déployer entièrement la multi-modalité sur l'application Via Navigo car il manque le TAD et les déplacements à pieds.
Sensibilisation	Donner envie, changer les idées reçues	. Communiquer largement et régulièrement sur des cas concrets (interview, témoignages) : personnes ayant changé leurs habitudes, itinéraires et solutions possibles, points de commutation

TABLE RONDE **Mobilités douces (marche, vélo)** *quels usages ? quels besoins pour les mettre en place ?*
 coordination Yves Lampens et Yves Dekeyrel / 6 participants

Essai de définition des mobilités douces

Alternative à l'usage de la voiture individuelle avec pour objectif principal la réduction de l'empreinte carbone des habitants du territoire. Par extension, on pourrait considérer, dans les mobilités douces, tous moyens de mobilité collectifs ou individuels contribuant de manière significative à une baisse des émissions de CO² (Covoiturage, Auto-partage de véhicules à faibles émissions de CO², etc)

Constats

Intérêts des mobilités douces

- Réduction de la pollution
- Bénéfice pour la santé du fait d'une plus grande activité physique (pour certaines mobilités douces)
- Qualité de vie améliorée
- Meilleures conditions de transport

Quels sont les freins rencontrés par les habitants ?

- Les politiques communales successives ont toujours cherché à favoriser l'accessibilité des véhicules à moteurs en centre-ville par la création de toujours plus de parking au détriment de la mobilité des piétons. Les habitants perdent inconsciemment l'usage du moyen de locomotion le plus simple : la marche.
- L'éloignement de certaines sources d'approvisionnement incitent les habitants à utiliser un véhicule à moteur. Favoriser l'accès à des circuits courts limiterait cet usage. Un rayon de 8 à 10 kms (moins d'une demi-heure en VAE) permettrait de mettre en œuvre une politique d'évitement des transports polluants pour les achats courants. L'absence de politiques communales d'incitation constitue un frein pour les habitants.
- Les habitants considèrent que la sécurité des piétons (notamment des enfants sur le chemin de l'école) vis à vis des véhicules motorisés n'est pas suffisamment garantie, ce qui les incite à prendre eux-mêmes un véhicule motorisé...

Quels acteurs faudrait-il mobiliser ?

- Région
- Département
- Intercommunalités
- Communes
- Associations

Plan d'actions

QUI / DOMAINES	OBJECTIFS	ACTIONS et acteurs éventuels
CCGM : mission d'information pour le grand public	Sensibiliser Informier Communiquer Sécuriser	<ul style="list-style-type: none">● Campagnes d'éducation pour les usagers notamment les plus jeunes dans les écoles● Création de points d'infos (aide pour remettre en sécurité son vélo, éducation aux bons gestes, conseils dans le choix d'un vélo, etc)● Réalisation d'une carte permettant de repérer tous les parkings vélos et les bornes de recharge pour VAE● Création d'un système d'abonnement pour les parkings sécurisés● Prévention routière spécifique
Communes	Redéfinir les villages et leurs centres	<ul style="list-style-type: none">● Remettre le piéton au centre du village par une politique de promotion des déplacements à pied et au besoin stigmatiser les déplacements en véhicules moteur.● Favoriser le vélo pour les petits trajets : l'école, les activités, les courses de proximité, etc
Département	Création d'infrastructures départementales	<ul style="list-style-type: none">● Créer une piste cyclable en bordure de la D307 entre Feucherolles, Crespières et Mareil sur Mauldre. Cette piste cyclable pourrait emprunter l'ancienne infrastructure du "Tacot" qui est toujours présente (ballast) sur une grande partie du parcours. Cet investissement, aussi lourd qu'il soit, correspond à une nécessité de relier Versailles à l'ouest du département via des pistes cyclables et des voies vertes. La charge en revient inéluctablement au département.

		<ul style="list-style-type: none"> ⇒ Il est vivement suggéré de faire appel à des utilisateurs lors de la conception d'un tel équipement afin que la sécurité du parcours soit prise en compte dans son aspect le plus pratique. ⇒ Il est absolument nécessaire que la piste cyclable soit physiquement séparée des voies de circulation de la D307.
Département et CCGM	Entretien des infrastructures existantes	<ul style="list-style-type: none"> ● Il faudrait que la CCGM demande au Conseil département de procéder à l'entretien "lourd" des pistes cyclables et voies vertes lorsque celles-ci sont détériorées ● Il faudrait que l'entretien courant des pistes cyclables et voies vertes intercommunales (balayage, élagage des végétaux à proximité des pistes) soit réalisé de façon régulière par la CCGM en mutualisant les moyens (afin d'éviter que les cyclistes se reportent sur les voies traditionnelles partagées avec les voitures beaucoup mieux entretenues que les pistes cyclables) ● Améliorer les chemins permettant d'éviter les grands axes routiers
Région / Département et CCGM	Favoriser les déplacements vélos + trains	<ul style="list-style-type: none"> ● Créer de véritables parkings vélos sécurisés à proximité immédiate des gares ● Augmenter la capacité d'accueil des vélos dans les rames : Action auprès de la région et de la SNCF ● Repenser l'accès aux liaisons (trains et bus) vers Paris : Nouvelle gare RER d'Epone, Bus à Orgeval pour La Défense avec un arrêt à la Maladrerie
Département/CCGM et communes Financements / fiscalité	Inciter financièrement à l'achat d'un Véhicule à Assistance Electrique (VAE)	En complément de l'aide accordée de façon unilatérale par la région, la CCGM pourrait réfléchir à une forme d'aide aux plus démunis, en fonction du quotient familial , afin de leur permettre d'acquérir un VAE. En contrepartie, l'acquéreur d'un VAE devrait s'engager sur la réduction effective de son empreinte carbone. <i>Ces aides pourraient être financées par une écotaxe départementale sur les véhicules les plus polluants.</i>
Communes	Favoriser l'accès en centre-ville des piétons et des vélos	<ul style="list-style-type: none"> ● Réduire progressivement l'accès de la voiture aux centres des villages ● Lorsque les trottoirs de certaines rues sont trop étroits pour accueillir les piétons et notamment les PMR, les personnes avec poussettes, les personnes accompagnées (enfants ou personnes âgées), une solution serait de transformer la rue en zone 20 (limitation à 20 km/h, y compris pour les deux roues et autres moyens de locomotion, en supprimant les trottoirs et en créant un caniveau central. ● Créer de véritables parkings vélos dans les centres-villes, sur les parkings des supermarchés, des maisons de santé, des écoles, etc. Il est précisé qu'un parking à vélo ne doit pas être un simple râtelier posé au sol à la va-vite. Ce doit être un ensemble de poteaux auxquels les usagers peuvent attacher leurs vélos. ● Face au développement des vélos cargos à assistance électrique soit pour le transport des jeunes enfants soit pour le transport des marchandises, il faudrait intégrer le concept lors de la création des parkings vélos évoqués ci-avant.

CCGM	Offrir la possibilité de combiner plusieurs moyens de transport	<ul style="list-style-type: none"> ● Mettre en œuvre les aires multimodales prévues au SCoT de 2014 et toujours pas en place ● Aller au-delà de simples aires de co-voiturage en créant de véritables "HUB" (Plateformes d'interconnexions multimodales) qui pourraient intégrer un parking voitures, un parking sécurisé pour vélos (prendre son co-voiturage en vélo c'est mieux qu'en voiture), des transports collectifs, des autolib, des vélolibs, etc.
------	---	---

Conclusions

Le débat s'est naturellement focalisé sur les mobilités à vélo et les mobilités pédestres. D'autres sujets n'ont été qu'effleurés et certains pas du tout. Les participants à la présente table ronde ont la possibilité de continuer à s'exprimer sur la plateforme numérique mise en place par la CCGM ([lien ICI](#)). Ils peuvent aussi transmettre leurs propositions sur les sujets non abordés au bureau de LVDD qui en fera une synthèse.

Entre autres sujets peu ou non abordés :

Le covoiturage / L'évitement de la mobilité / L'auto-partage de véhicules à faibles émissions de GES et de polluants divers / Les livraisons à vélo

Les services de mobilité partagée / Comment limiter les besoins de transport en créant ou en organisant mieux les circuits courts

Les trottinettes, Skate, Roller, gyropodes, etc.

TABLE RONDE Intermodalités, infrastructures, cœurs de ville <i>et problématiques autour des établissements scolaires</i>		
coordination Florence Loretzin / 5 participants		
QUI / DOMAINES	OBJECTIFS	ACTIONS et acteurs éventuels
Transports scolaires	<ul style="list-style-type: none"> - Améliorer le service - Sécuriser les abords des établissements - Mieux mieux vivre ensemble 	<p>Repenser les différentes solutions de transport (au lieu du « tout car /bus diesel » :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mise en place d'un réseau de Pédibus. NB nécessite une organisation au niveau communal pour que le service perdure (effet de lassitude des volontaires encadrants). - Vélibus : nécessite des pistes cyclables et des parkings à vélos. Enfants et parents doivent être sensibilisés à la sécurité routière et aux bons comportements en leur qualité d'usagers, au guidon comme au volant. - Autres modes de transports doux : skate, trottinettes : les revêtements de chaussées doivent être lisses pour permettre ce mode de transport. <p>Quelque soit le mode de transport alternatif, il sera nécessaire :</p> <ul style="list-style-type: none"> - d'acculturer les usagers pour un meilleur partage de l'espace public ; - d'améliorer la signalétique des rues pour renforcer la sécurité et améliorer le partage des zones de circulation : faciliter les traversées de chaussées, meilleur éclairage des centres villes et écoles aux heures de sorties d'écoles (panneaux clignotants par exemple), - imposer des heures de fermetures aux voitures des zones proches des écoles. <p><i>Vision de plus long terme : par exemple revoir les sources de financement des transports actuels et penser à utiliser d'autres sources pour, plutôt que de gérer une enveloppe annuelle, penser</i></p>

		<i>investissement dans les infrastructures et regarder si entre autre le plan France Relance offrirait des opportunités au regard de la mobilité.</i>
Transports extrascolaires	Mutualiser les déplacements vers les clubs sportifs et culturels	<ul style="list-style-type: none"> - Organiser des navettes pour les adhérents de clubs qui convergent tous aux mêmes heures vers des séances et entraînements communs.
A VELO	<ul style="list-style-type: none"> - Améliorer la sécurité - Augmenter les déplacements entre villages en modes doux (vélos) 	<p>CIRCULATION :</p> <ul style="list-style-type: none"> - L'artère D307/ 191, Constat : voie totalement inadaptée aux vélos. Là où une piste a été créée, elle n'est pas entretenue et la qualité du revêtement ne permet pas de s'y déplacer en trottinette par exemple. - Prolonger la piste cyclable et l'entretenir - Interpeller les organisations en charge de l'entretien de la piste cyclable (le département / la région)
A VELO Et autres trottinettes électriques	-Permettre la recharge et désengorger les centres villes	<p>STATIONNEMENT ET RECHARGES :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Installer des bornes de recharges, des flottes de location (un vélib Gally Mauldre) permettant de relier les centres villes aux gares et principaux commerces pour faciliter les déplacements de courtes distances.
Le co-voiturage	Permettre une pratique sécurisée	<ul style="list-style-type: none"> - Organisation d'un « rézo pouce » avec applications, badges, bornes de dépose/ descente.
Les bus	Réduire les temps de trajets pour les rendre compétitifs // voitures	<ul style="list-style-type: none"> - Des bus plus petits et faisant moins de détours dans les quartiers pour rallier plus rapidement les gares (routières et ferroviaires). - Envisager de négocier une voie réservée aux co-voiturage sur les autoroutes (A13...) - Repenser le Flexigo (TAD) qui voyage souvent à vide et promène son gros moteur diesel sur beaucoup de km pour une faible efficacité.
La proximité	Désengorger les centres villes	<ul style="list-style-type: none"> - Penser maillage du territoire et complémentarité des différents modes de transport. - Création de parkings excentrés - Mise en place de services de co-courses - Possibilité de livraison en vélos cargo.

La sensibilisation		<ul style="list-style-type: none">- Identifier les besoins réels (enquêtes , études...)- Partager les bonnes pratiques en mettant en avant des interviews et retours d'expériences dans les newsletters des communes et sur les sites des collectivités (acculturer les citoyens et les accompagner au changement).- Organiser des animations de sensibilisation avec un vélo cargo et ou pousse-pousse.- Identifier des projets pilotes et des possibilités de financement par les certificats d'Economie d'Energie (CEE) ou France Relance (500 millions d'euros pour le département !)- S'inspirer et contacter des fédérations professionnelles et des services déjà existants, par exemple : https://mobiprox.fr/ https://fpmm.fr/ https://smart-mobility-lab.com/ (dont le fondateur était l'un des participants de notre soirée)
--------------------	--	--