

Compte rendu du conseil de quartier nord

Vendredi 07 novembre 2025

Étaient **présents** :

- Monsieur Jean-François JOBERT
- Monsieur Nicolas LAZZERINI
- Madame Annick LEROY
- Madame Chantal PARADIS

Membres **excusés** : Monsieur Raphaël LE DUC

Invités :

- Monsieur VUILLAUME, habitant de la rue Pierre Curie
- Monsieur CORTAT, habitant de la rue Pierre Curie / rue Dunant
- Madame BERTIN, habitant de la rue des roses
- Monsieur LABBAZ, habitant de la rue du prof. L. Bernard
- Monsieur BLARY, habitant de la rue de la station

Animé par :

- Jean-Jacques LE COQ
- César SILOU

Lieu : Mairie des Clayes-sous-Bois | Heure de début : 19h00 - Heure de fin : 22h30

Objet de la réunion

Valider le questionnaire sur l'expérimentation menée cet été avec la mise en sens unique de la rue du prof. Léon Bernard.

Ordre du jour

Monsieur Le Coq rappelle l'objectif de la réunion :

- **Présentation par M. Cortat des chiffres de comptage** réalisés pendant et après l'expérimentation du sens unique menée cet été dans la rue du prof. L. Bernard.
Rappel : ces chiffres ont déjà été présentés par M. Le Coq lors du dernier conseil de quartier, le 18 octobre dernier. M. Cortat souhaitait apporter une autre vision des données de comptage.
- **Valider le questionnaire** travaillé lors du conseil du 27 septembre dernier en tenant compte des propositions envoyées le 06 novembre par M. Vuillaume.
- **Temps de délibération** en fin de séance avec les membres du conseil de quartier

Présentation par M. Cortat des chiffres de comptage

(Cf. pj de ce document)

M. Cortat présente la méthode utilisée pour retravailler les chiffres de comptage : grâce à un outil d'analyse « professionnel », M ; Cortat a réalisé une présentation des données apportant une autre vision que celle déjà présentée.

L'analyse des chiffres repose sur :

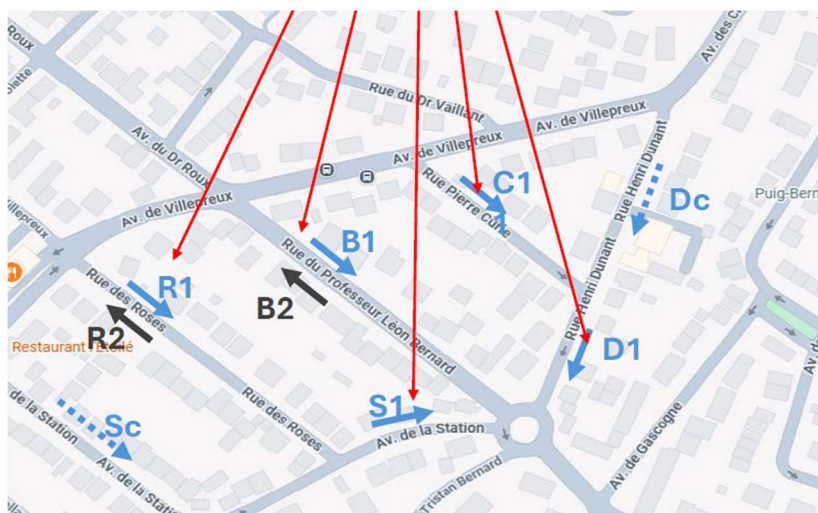
- Une **standardisation des données** par égalisation des flux afin de tenir compte des périodes différentes de récolte des données : juin-juillet pour la mise en sens unique de la rue du prof. L. Bernard et septembre pour la remise en double sens + stationnement en chicane.

Résultat, sur 1 semaine toutes rues confondues :

- Avant standardisation : 20 666 véhicules en juin et 19 695 en septembre
- Après standardisation : 16 695 véhicules.

M. Cortat précise que son analyse ne tient pas compte du passage des poids lourds (PL) car le pourcentage se situe en-dessous de 1 (0,32%). Madame Paradis tient à préciser que certes les poids lourds ne sont pas nombreux dans le quartier, mais qu'ils passent quasiment tous dans la même rue (prof. L. Bernard).

- Une **extrapolation des données** sur des segments de rues qui n'ont pas fait partie du plan de comptage : Début de la rue Dunant et début de l'avenue de la Station



Lettre	Signification
B	Rue Léon Bernard
C	Rue Pierre Curie
D	Rue Henri Dunant
R	Rue des Roses
S	Av. de la Station

Indice	Signification
1	sens vers Villepreux
2	sens vers Les Clayes
c	flux calculé

Flux	Règle de calcul
Dc	= D1-C1
Sc	= S1-R1+R2

- Une **présentation sous forme de pourcentage** d'augmentation/diminution (versus présentation des données chiffrées) en ne tenant compte que des vitesses inférieures et supérieures à 30 km/h.
Monsieur Lazzarini fait remarquer que ce choix ne permet pas de mettre en avant les dépassements de vitesses autorisées (dépassements essentiellement constatés dans la rue du prof. Léon Bernard) sachant que la vitesse autorisée dans ce quartier est de 50 km/h en dehors de la zone 20 près des écoles. Il faudrait préciser cela dans l'analyse.

Chaque segment de rue est analysé et présenté :

- Un **diagramme en barre** indique pour septembre et pour juin : le nombre de véhicules/semaine ainsi que leur vitesse supérieure ou inférieure à 30 km/h.
- Le **pourcentage d'écart entre juin** (mise en sens unique) **et septembre** (double sens + stationnement en chicane).

Concernant le flux des véhicules :

- Comme attendu, on constate bien que la mise en sens unique de la rue du prof. L. Bernard induit une augmentation du nombre de véhicules dans les rues avoisinantes, augmentation significative pour la rue P. Curie :
 - + 15% début rue Dunant
 - + 30% fin rue de la station
 - + 48% rue des Roses
 - + 346 % rue Curie, soit 4 fois plus de véhicules en juin qu'en septembre

Monsieur Lazzarini et les membres du quartier auraient aimé avoir les données chiffrées à côté des pourcentages donnés car « 30% de pas grand-chose, ça fait toujours pas grand-chose ».

- En données chiffrées, ces flux restent adaptés à ce type de rues comme le souligne Monsieur Le Coq (source : services routiers de Saint-Quentin-en-yvelines).
- Toutefois, il ne s'agit pas de minimiser les désagréments que génère une augmentation significative du nombre de véhicules pour certaines rues, et il faut en tenir compte (cf. les 4 propositions à voir en fin de séance).
- Concernant la rue du prof. L. Bernard : on constate une nette diminution du nombre de véhicules de 23% soit 3 045 véhicules de moins avec le sens unique (sur un total de 10 145). Mme Paradis rappelle que la rue du prof. L. Bernard c'est plus de 13 500 véhicules par semaine avec un double sens et que comparé aux autres flux, même fortement augmenté, on n'est pas dans la même problématique de sécurité.

Concernant la forte augmentation du flux de voitures dans la rue P. Curie, M. Silou indique que la mise en sens unique n'a pas été anticipée par les GPS des automobilistes (temps d'expérimentation trop court) et ont de fait systématiquement dirigés les automobilistes dans la rue P. Curie, alors qu'il existe certainement d'autres itinéraires plus intéressants avec anticipation du sens unique par les GPS.

Concernant la vitesse de circulation :

- Les vitesse > à 30 km/h sont plutôt plus nombreuses pendant la mise en sens unique de la rue du prof. L. Bernard sauf dans la rue du prof. Léon Bernard (baisse de la vitesse) et dans la rue Dunant (même proportion).
- M. Lazzarini fait remarquer que pendant l'expérimentation du sens unique, les véhicules se délestant dans les rues voisines ont majoritairement roulées en-dessous de 30 km/h.

À noter que dans la rue des Roses et dans la rue Curie, les vitesses ont significativement augmenté, sans être majoritairement supérieure à 30 km/h.

- M. Lazzarini fait remarquer qu'en prenant les moyennes des vitesses, on ne dépasse pas 26,4 km/h, ce qui est peu. À noter, seule la rue du professeur Léon Bernard connaît des vitesses supérieures aux vitesses autorisées (cf. document de comptage du conseil précédent).
- On peut imaginer des solutions pour casser la vitesse. Quatre propositions d'aménagement ont été travaillé par le conseil de quartier et seront présentées en fin de séance.
- La rue du prof. L. Bernard est la seule à avoir des données très différentes des autres rues : c'est la seule où les véhicules circulent majoritairement à plus de 30 km/h à la fois en juin et en septembre.

M. Lazzarini fait remarquer que cela crée un caractère « accidentogène ». Autre remarque : dans cette rue, la vitesse est plus élevée avec le double sens, certainement en raison du feu (« *l'avoir au vert* ») et pour éviter d'avoir à croiser des véhicules (« *passer vite* »).

Conclusion :

- Pour M. Cortat « *la mise en sens interdit de la rue du prof. L. Bernard dégrade la sécurité dans le quartier nord* » et propose une liste de pistes d'améliorations pour la rue du prof. Léon Bernard.
- Pour M. Paradis cette conclusion n'est pas entendable : la sécurité ne dépend pas que du nombre de véhicules et de la vitesse (deux éléments somme toute très modérés dans les petites rues avoisinantes). Le problème c'est quand le nombre d'incivilités explose parce que la configuration de la rue ne permet pas de circuler correctement en double sens.
- Pour les membres du conseil, la rue du prof. L. Bernard présente en effet des particularités à prendre en compte : beaucoup de piétons et des trottoirs peu praticables et non protégés.

Mme Bertin (habitant rue des Roses) propose de demander aux « mamans- piétons » qui emmènent leur(s) enfant(s) à l'école d'utiliser plutôt la rue des Roses et d'éviter les trottoirs et dangers de la rue du prof. L. Bernard.

- Les pistes d'amélioration proposées par M. Cortat concernent essentiellement la rue du prof. Léon Bernard : il s'agit d'aménagements (barrières de protection) et de travaux (agrandir les trottoirs, refaire la route) impossibles à réaliser selon M. Le Coq. Idem pour une solution de feu intelligent au bout de la rue du prof. L. Bernard.
- Par ailleurs, M. Lazzarini indique qu'entre 2023 et 2025 la circulation dans la rue du prof. L. Bernard a augmenté d'environ 5%. Pour le coup, ce petit pourcentage représente un chiffre important d'environ + 600 véhicules par semaine. C'est autant de véhicules que la rue P. Curie reçoit en plus avec l'expérience de sens unique. Il pose la question : pourquoi cela serait-il plus acceptable rue du prof. L. Bernard que dans la rue Curie ?

Validation du questionnaire « Retour d'expérience »

Mme Paradis présente le questionnaire à valider. Suite à l'envoi le 06 novembre dernier d'un autre questionnaire réalisé par M. Vuillaume, Mme Paradis a fait un mixte des deux afin de ne laisser aucune question en suspens.

Quelques aménagements de tournures de phrases et de présentation des questions sont apportés au questionnaire.

Plusieurs questions se sont posées sur les modalités du questionnaire et son déploiement :

S'assurer que 1 questionnaire = 1 habitation.

- Le questionnaire doit rester anonyme. M. Lazzarini propose que l'on comptabilise le nombre de réponses possibles par rue et que les formulaires surnuméraires ne soient pas comptabilisés.
- Proposition est faite de numéroté (mettre un ID) chaque questionnaire, ce qui de fait exclue une consultation numérique.

Périmètre de distribution

D'un commun accord, le périmètre choisi est le même que précédemment, soit le périmètre de l'expérimentation. Il s'agit de sonder les habitants du quartier qui ont vécu les expérimentations de près.

4 propositions d'aménagement du quartier

(Cf. annexe de ce document)

Peu de temps pour débattre sereinement de ces propositions. À noter que la proposition 2 ne convainc pas M. Cortat : même configuration qu'aujourd'hui avec changement de sens de circulation dans la rue P. Curie.

Idem pour la proposition n° 3.

D'un commun accord, les 4 propositions faites par le conseil ne seront pas annexées au questionnaire comme prévu car celles-ci nécessitent des explications pour être bien appréhendées par tous.

Ces propositions seront présentées et débattues lors d'une prochaine réunion citoyenne qui sera organisée par le conseil de quartier avec la mairie des Clayes-sous-Bois et programmée après le dépouillement du questionnaire. Cette réunion sera l'occasion de présenter les résultats du questionnaire.

Fin de séance : temps de délibération des membres du conseil

Aucune date n'a été définie pour la distribution du questionnaire.

Les modalités du sondage sont à finaliser : questionnaire exclusivement papier (versus format électronique), ID ou non, saisie des résultats, ...

Pour rappel, une décision définitive sur les suites de ces expérimentations et sur la mise en sécurité de la rue du prof L. Bernard est attendue avant la fin de l'année. Il faut accélérer pour tenir les engagements.

Pas de date pour le prochain conseil de quartier.

Annexe : les 4 propositions

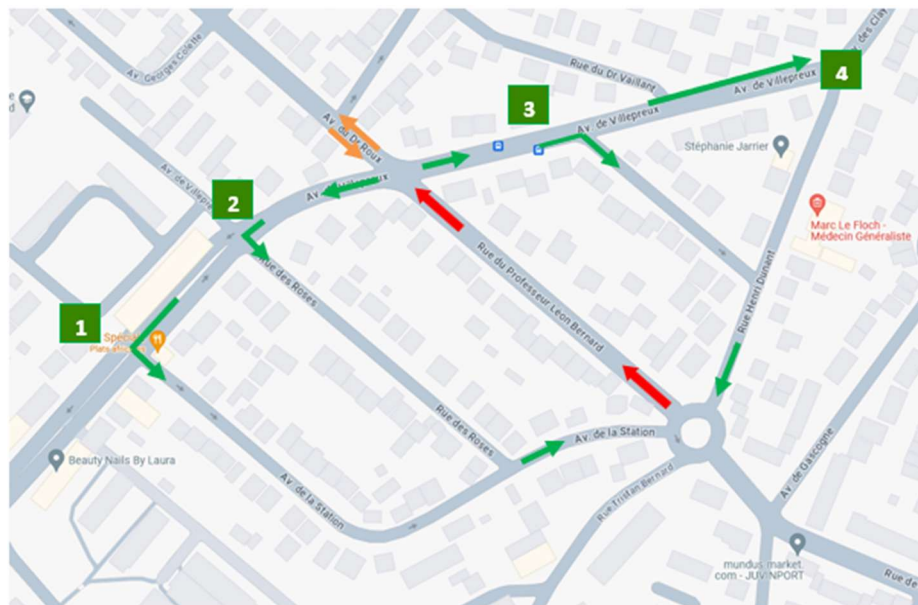
À noter que pour les 4 propositions ci-dessous, **le conseil de quartier propose** :

- La suppression du stationnement alterné tous les 15 jours dans la **rue de la Station et la rue des Roses**.
- La mise en chicane pour le stationnement dans l'ensemble des rues concernées (rue P. Curie, rue des Roses et rue de la Station).

Proposition 1

Reprise du dispositif de l'expérimentation du sens unique de la rue du prof. L. Bernard :

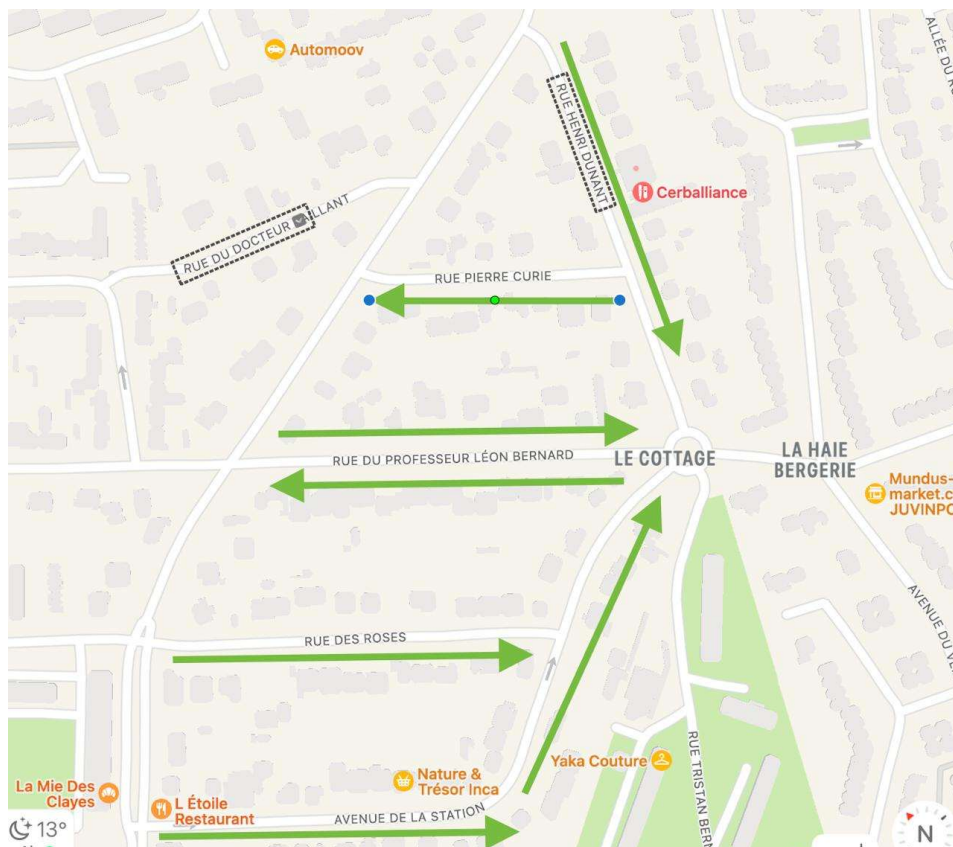
- **Rue du prof L. Bernard** en **sens unique** (rond-point de Villepreux -> avenue de Villepreux) + stationnement en chicane avec **22** places)
- **Rue des Roses pas de changement** sauf si demande des habitants de la rue (rappel lors du dernier questionnaire, les répondants habitants de la rue des Roses n'avait pas souhaité mettre leur rue en sens unique)
- **Rue P. Curie** : **stationnement en chicane** pour casser la vitesse (+ coussin berlinois en début de rue éventuellement et/ou marquage d'un passage piéton au début de la rue)



Proposition 2

- **Rue du prof L. Bernard** comme aujourd'hui (double sens + stationnement en chicane)
 - **Suppression de 2 places** de stationnement dans la rue du prof. L. Bernard pour améliorer le croisement des voitures (à ce jour toujours compliqué)
 - **Installation de barrières** de sécurité sur le trottoir plat (n° impairs)

NOTA : pour cette solution il conviendra d'avoir un avis du service compétent de la mairie afin de vérifier que les voitures pourront bien se croiser sans monter sur le trottoir (bloqué par les barrières).
- **Rue des Roses en sens unique** (avenue de Villepreux -> rue de la station) + stationnement en chicane pour casser la vitesse
- **Rue P. Curie : changement de sens** (rue Dunant -> avenue de Villepreux) pour éviter que les voitures tournent à toute allure depuis l'avenue de Villepreux + stationnement en chicane pour casser la vitesse.

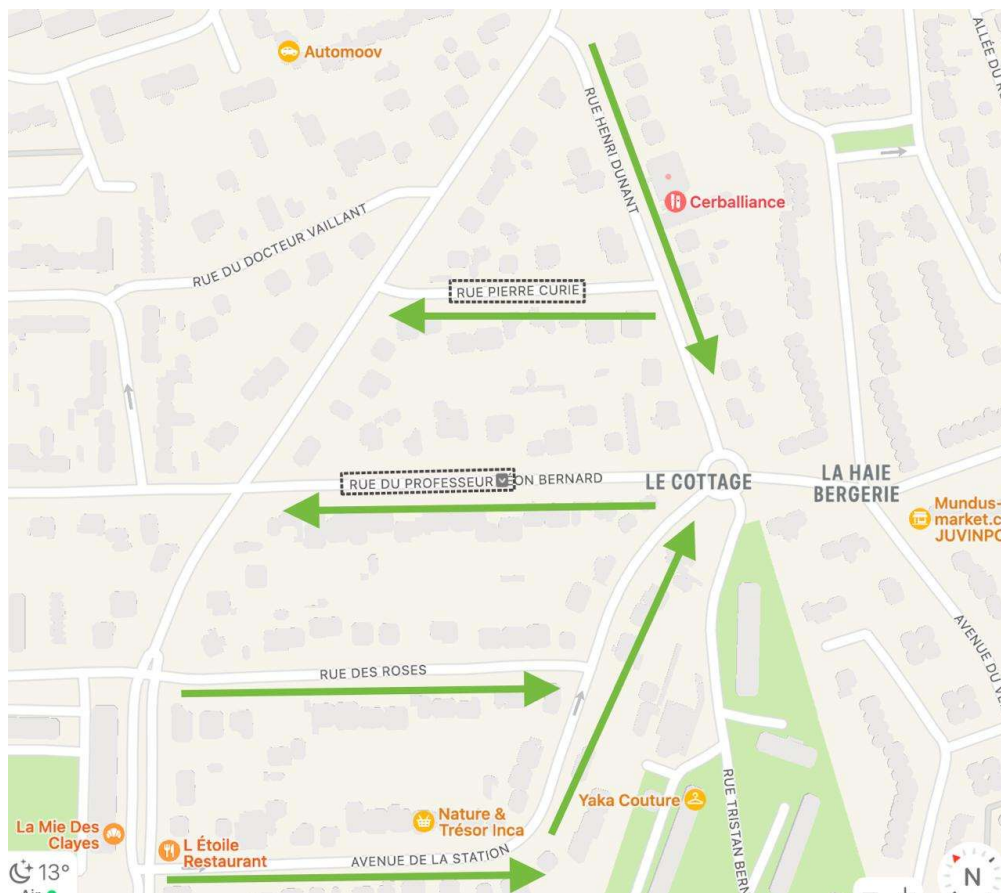


Proposition 3

- **Rue du prof. L. Bernard** en sens unique la + stationnement en chicane (+2 places par rapport au double sens)
- **Rue des Roses** en sens unique (rue de la station - > avenue de Villepreux) + stationnement en chicane
- **Rue P. Curie** : changement de sens de circulation + stationnement en chicane

Remarques :

- On règle le problème de sécurité des personnes dans la rue L. Bernard + on réduit le nombre de véhicules se délestant dans la rue P. Curie
- Le report du flux se fera entre la rue des Roses et la rue Dunant ; possiblement plus de voitures iront se garer rue P. Curie.



Proposition 4 : situation actuelle

Situation actuelle : Rue L. Bernard en double sens + stationnement en chicane (-2 places par rapport au sens unique).

Cette proposition suppose des **aménagement**s dans la rue du prof. L. Bernard pour la sécurité des personnes :

- Protéger le trottoir plat (numéros impairs) par des barrières pour éviter que les voitures ne montent sur le trottoir.
- Pour que les voitures puissent se croiser au moins à un endroit dans la rue, retirer au moins 2 places de stationnement (on descend à 18 places pour une rue de 26 numéros)

NOTA : pour cette solution, il conviendra d'avoir un avis du service compétent de la mairie afin de vérifier que les voitures pourront bien se croiser sans monter sur le trottoir (bloqué par les barrières).

