

# **RAPPORT DE PRESENTATION**

## **Diagnostic et réflexions pour l'amélioration des déplacements piétons à Montgeron**

**Juin 2012**

Gérald Heulluy - Robert Kohler - Dominique Lavigne - Eve-Laure Michelon -  
Pierre Ogier - Christiane Raux -



1 - UN MODE DE DEPLACEMENT UNIVERSEL

2 - ETAT DES LIEUX DE L'ESPACE PIETON

2.1 - Les trottoirs

2.2 - Réglementation de la vitesse des véhicules motorisés

3 - LES POINTS DE DIFFICULTES

3.1 - Les personnes à mobilité réduite

3.2 - La Grande Pelouse

3.3 - La Route de Corbeil

3.4 - La Place de la Gare

4 - AMELIORER LES PARCOURS QUOTIDIENS

5 - CREER DE NOUVEAUX PARCOURS

6 - LES ZONES DE RENCONTRES : "Partageons l'espace public"

7 - LES VENELLES

CONCLUSION

GLOSSAIRE

BIBLIOGRAPHIE - REGLEMENTATION

Cette étude sur les déplacements piétons n'est bien entendu pas exhaustive.

Elle s'appuie sur des expériences personnelles, du vécu quotidien, une appréhension de l'espace par de personnes d'âges bien différents. mais aussi sur la mémoire des habitants.

Elle part tout d'abord d'un constat basé sur un état des lieux qualitatif, sur de l'observation et sur des données réglementaires,

Cette étude souhaite apporter une réflexion ouverte sur les moyens d'améliorer les déplacements quotidiens des habitants, mais aussi sur l'image de la ville.

Elle souhaite sensibiliser à de nouvelles conceptions de l'espace public. Elle souhaite que les déplacements s'enrichissent des qualités urbaines de la ville.

Cette étude se base sur le respect des caractéristiques urbaines, des particularités typologiques, des ambiances et de l'héritage patrimonial de la ville de Montgeron.

Cette étude a pour but de favoriser l'amélioration du cadre de vie, de rendre la ville plus accueillante et respectueuse de tous. Et de faire de Montgeron une Ville Durable et Innovante en matière de déplacements.

## **Le déplacement piéton**

### **Comment développer les modes de déplacements doux?**

Quelle volonté et quelle ambition politique ?

Modifier les mentalités et les habitudes va demander des convictions, des arbitrages et va nécessiter beaucoup de pédagogie

Les élus de la ville de Montgeron sont ils prêts à affronter des idées reçues ?

- Pour réduire l'utilisation de la voiture
- Pour favoriser les déplacements de courtes distances à pieds ou à vélo.

### **Objectifs officiels du PADD**

**PADD p. 7 du 3 Novembre 2011 Préserver et affirmer la qualité des espaces publics**

Proposer un cadre de vie urbain et paysager agréable aux montgeronnais.

Améliorer les conditions d'accès à la forêt de Sénart, en renforçant l'accessibilité de la forêt de Sénart (vélo, marche à pied).

Poursuivre la sécurisation de l'avenue de la république en limitant la circulation et en luttant contre la vitesse élevée.

Poursuivre le traitement de l'espace public dans le sens d'un meilleur partage, en faveur des piétons et vélos.

**Liberté fondamentale** : « droit d'aller et venir » ; s'applique d'abord au cadre de vie le plus ordinaire, c'est-à-dire aux trottoirs en ville.

Les trottoirs, c'est fait pour les piétons mais aussi...les poussettes, fauteuils roulants et autres caddies. Dans les deux sens. On s'y croise.

Les trottoirs c'est la zone de sécurité des piétons (à l'abri des véhicules).

**Elément d'Urbanisme** : Le trottoir, comme la route, sont des éléments de structuration de la ville. C'est un bien commun au service de l'intérêt général.

**Histoire et définition** : Connu à l'antiquité, puis disparu à partir du Moyen Age, le trottoir réapparaît au 18ème siècle en Angleterre puis en France. Cet aménagement de l'espace public est réalisé dans le but de protéger les piétons des véhicules sur la chaussée et éviter ainsi de nombreux accidents.

Un trottoir est un espace surélevé réservé aux piétons de chaque côté des rues ; un caniveau et une bordure servant de limite avec la partie vouée à la circulation des véhicules à moteur.

# 1 - UN MODE DE DEPLACEMENT UNIVERSEL

Parmi les moyens de déplacements, la marche à pied est le plus libre. Le piéton peut à priori se déplacer partout - Sans contrainte

La marche à pieds est un mode de déplacement universel.

Il faut en moyenne un quart d'heure pour parcourir 1km.

"Rien à dépenser"

"On respire, on découvre sa ville, on flâne"

"C'est bon pour les jambes, le cœur, les artères et les méninges!"

Bouger autrement - Guide de l'éco-mobilité - Ministère de l'écologie et du développement durable

Cependant des contraintes extérieures, comme une voirie inadaptée, un revêtement détérioré, un ressaut important, des obstacles matériels, etc., peuvent gêner le déplacement du piéton lorsque celui-ci est handicapé ou âgé ou accompagné d'une voiture d'enfant.

C'est un mode de déplacement lent, mais propice à des déplacements de proximité (environ 1 à 1.5 km)

Pour se déplacer de A vers B, le piéton ne va pas forcément chercher le parcours le plus rapide, mais le plus attractif pour lui. La notion de distance est bien souvent très relative. Il est sensible à son environnement et à la lisibilité (orientation, point de vue, etc.) des parcours. Il ne s'aventure pas dans des parcours dont il ne maîtrise pas l'itinéraire.

Le parcours retenu est souvent subjectif (sentiment de sécurité, rapidité, attractivité, animation commerciale ou autre). Il peut être différent d'une personne à l'autre selon son humeur, ses capacités de déplacement ou la finalité de son parcours (promenade, loisir, déplacement fonctionnel - domicile/gare par exemple)

Le piéton peut transporter des charges légères.

Vitesse moyenne de déplacement en milieu urbain (Données du ministère de l'écologie et du développement durable et de l'ADEME)

A pieds : 3 à 5 km/h

1km = 10 à 20 minutes à pieds  
= 15 minutes en moyenne

A vélo : 14 km/h

1km = 4 à 5 minutes à vélos + 5 minutes pour prendre son vélo avant et après et se garer.  
= 10 minutes

En voiture : 20 km/h

1km = 3 à 5 minutes en voiture + 5 à 15 minutes voir plus pour prendre sa voiture, stationner avant et après pour se rendre à l'endroit désiré  
= 10 à 20 minutes

## Distances de la gare

Vitesse moyenne de déplacement en milieu urbain (Données du ministère de l'écologie et du développement durable et de l'ADEME)

A pieds : 3 à 5 km/h

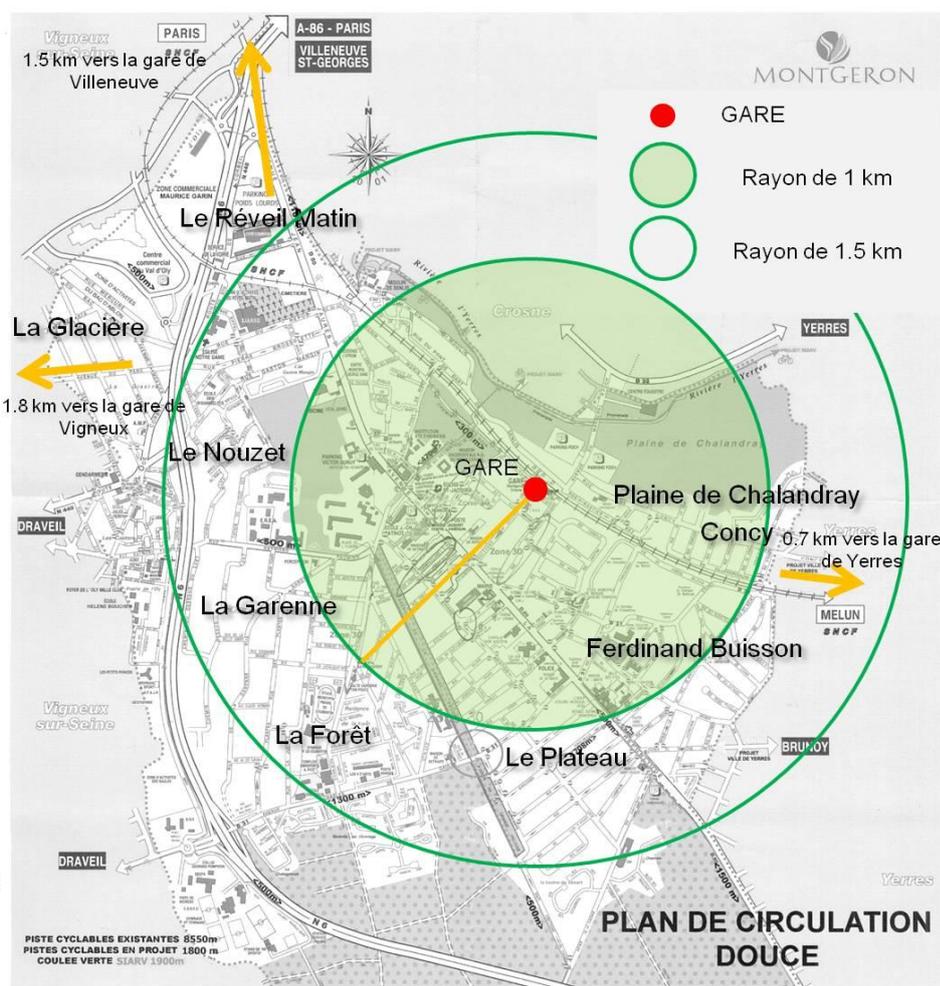
1km = 10 à 20 minutes à pieds  
= 15 minutes en moyenne

A vélo : 14 km/h

1km = 4 à 5 minutes à vélos  
+ 5 minutes pour prendre son vélo avant et après et se garer.  
= 10 minutes

En voiture : 20 km/h

1km = 3 à 5 minutes en voiture  
+ 5 à 15 minutes voir plus pour prendre sa voiture, stationner avant et après pour se rendre à l'endroit désiré  
= 10 à 20 minutes



## Distances du centre ville

Vitesse moyenne de déplacement en milieu urbain (Données du ministère de l'écologie et du développement durable et de l'ADEME)

A pieds : 3 à 5 km/h

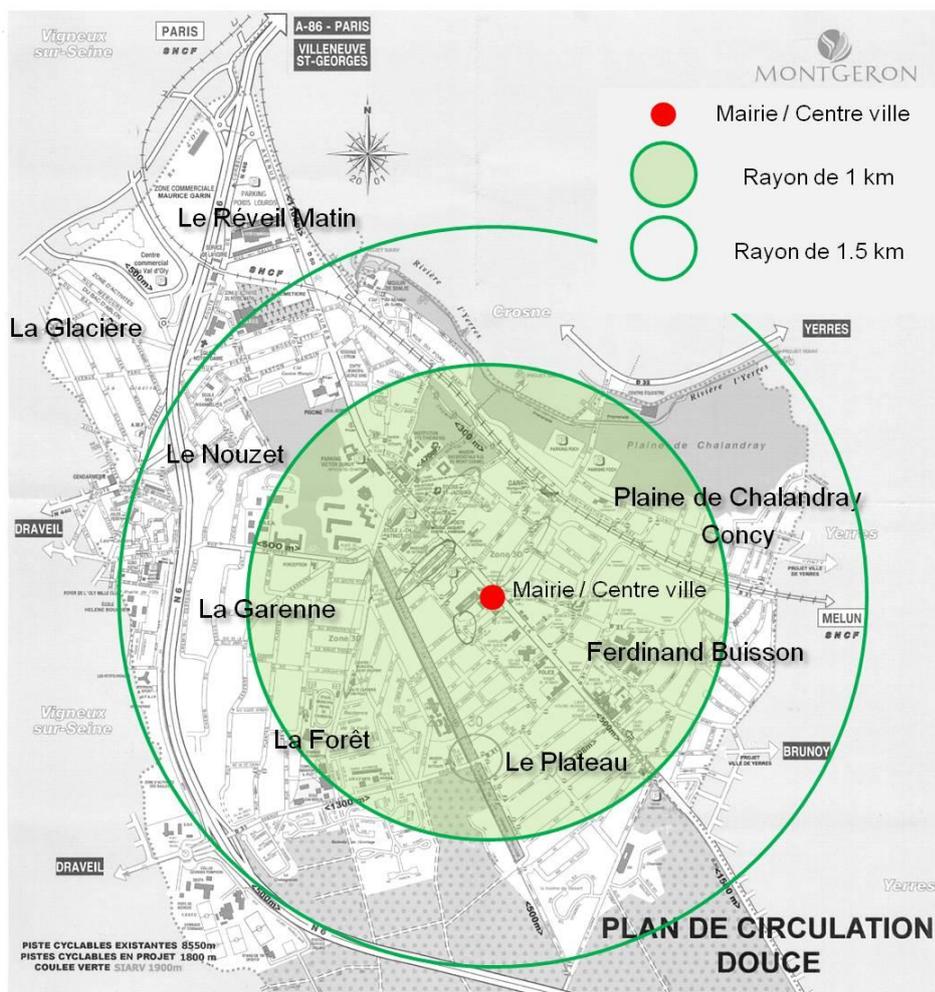
1km = 10 à 20 minutes à pieds  
= 15 minutes en moyenne

A vélo : 14 km/h

1km = 4 à 5 minutes à vélos  
+ 5 minutes pour prendre son vélo avant et après et se garer.  
= 10 minutes

En voiture : 20 km/h

1km = 3 à 5 minutes en voiture  
+ 5 à 15 minutes voir plus pour prendre sa voiture, stationner avant et après pour se rendre à l'endroit désiré  
= 10 à 20 minutes



Ces deux cartes montrent que la plupart des quartiers de Montgeron sont distants de moins 1.5 km du centre ville, de la gare, des commerces et des équipements, à l'exception du Réveil Matin, de la Glacière et dans une moindre mesure des quartiers du Nouzet et de la Forêt.

C'est à dire à moins de 20minutes à pied de tous les services que peut offrir la ville.

***Pour parcourir 1km en milieu urbain, il faut en moyenne :***

- ***15 minutes à pied***
- ***10 minutes en vélo***
- ***10 à 20 minutes en voiture***

## 2 - ETAT DES LIEUX DE L'ESPACE PIETON

A l'exception des venelles et de la Grande Pelouse, la ville ne comprend pas d'espaces proprement dédiés aux déplacements des piétons autres que les trottoirs; En d'autres termes, la ville de Montgeron ne comprend pas de zone piétonne. L'état des lieux de l'espace piéton se focalisera sur les trottoirs. Un chapitre s'intéressera également aux venelles.

### 2.1 - Les trottoirs

Le premier constat que l'on peut faire sur les trottoirs de Montgeron est qu'ils sont particulièrement étroits. Cela tient de l'histoire de la ville, d'un tissu villageois et de quartiers résidentiels.

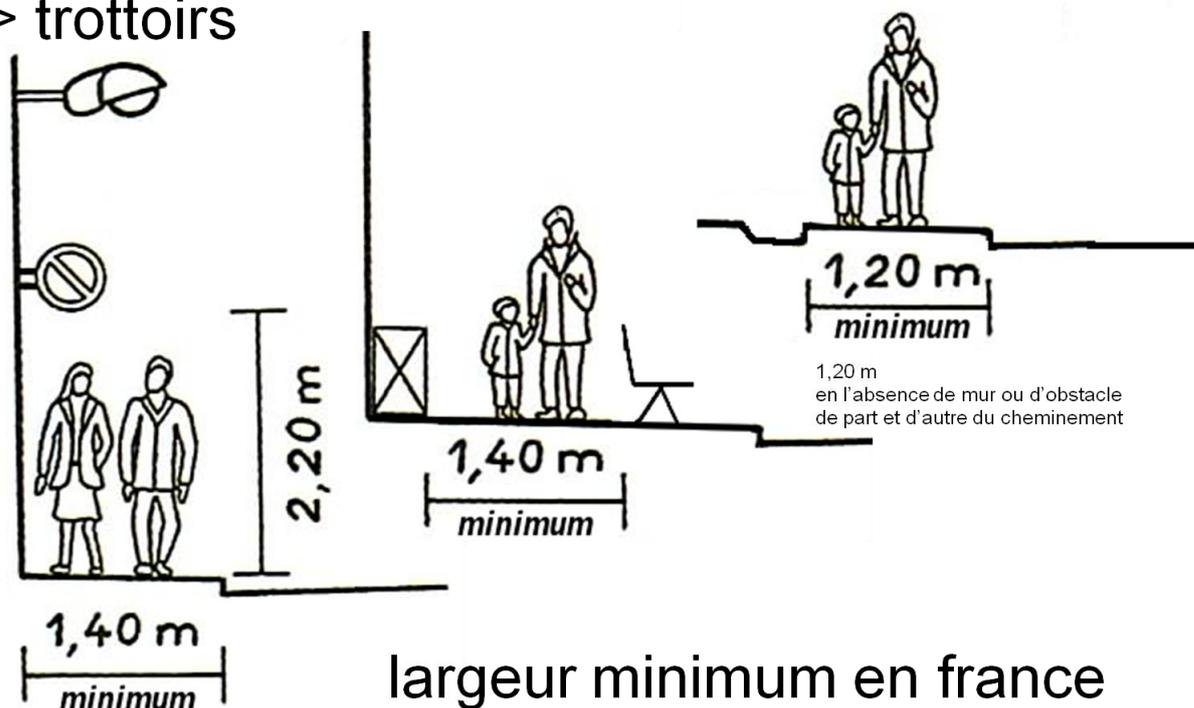
A ce titre, la grande majorité des trottoirs de Montgeron ne respectent pas la réglementation.

Au-delà même de la simple largeur réglementaire, les dimensions des trottoirs ne correspondent pas toujours aux usages qu'ils peuvent supporter.

La largeur des trottoirs doit répondre à un confort d'usage mais aussi de mise en sécurité du piéton. Ainsi un trottoir peut avoir une largeur supérieure à la réglementation si celui-ci est très fréquenté – par exemple long d'une rue commerçante, proche des écoles ou de la gare. Il doit permettre aussi de mettre le piéton en sécurité le long d'un axe de circulation très fréquenté par des véhicules.

Lorsque ces mesures ne peuvent être appliquées faute de place, le partage de la rue doit être pensé différemment et la vitesse des véhicules doit être adaptée et modérée.

#### > trottoirs



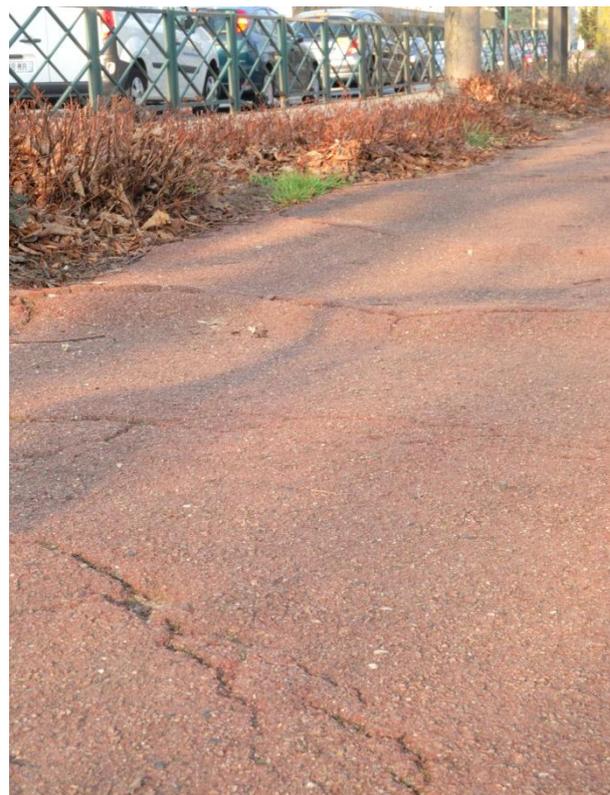
source : certu

La largeur minimale du cheminement est de 1,40 mètre libre de mobilier ou de tout autre obstacle éventuel. Cette largeur peut toutefois être réduite à 1,20 mètre en l'absence de mur ou d'obstacle de part et d'autre du cheminement.

Une largeur de trottoir de 2m permet de se croiser confortablement

La plupart des trottoirs de Montgeron ont une largeur, libre d'obstacles, inférieure à 1,40m.

La qualité des revêtements est médiocre - de nombreuses ornières et du rapiéçage.



*Avenue Charles De Gaulle*



*Route de Corbeil*

Dans les rues résidentielles, les multiples bateaux d'entrée de véhicules rendent les trottoirs difficiles pour les personnes âgées.

Les passages piétons sont rarement fonctionnels et surtout pour beaucoup non-réglementaires. Ils sont le plus souvent inadaptés aux PMR ou aux voitures d'enfants - Pas de bateau par exemple ou abaissement du trottoir trop faible.

Les passages piétons sont également souvent absents des parcours fréquentés par les piétons et croisant des voitures.

# Tableau comparatif d'un échantillon représentatif de voies

## Informations sur les gabarits et la répartition de l'espace public

Gabarit	Nom des rues	Largeur totale	Trottoirs (largeur totale, obstacles compris)	Chaussée	Stationnement	Alignement d'arbre	Piste cyclable
Rues résidentielles							
Entre 4,50m et 12m	Rue Aristide Briand	7m	0,60 à 0,80 et 1,10	3,00	2,00		
	Rue Aristide Briand	10m	1,10 et 2,00	5,00	2,00		
	Rue Bastier de Bez	6m	1,50 et 1,50	3,00	sur le trottoir		
	Rue du Bois Galant	8m	1,50 et 1,50	5,00			
	Rue de Chalandray	7m	0,70 et 1,20	3,00	2,00		
	Rue de Concy	8,50m	1,50 et 2,00	5,00			
	Rue du Docteur Léon Deglaire - Poste	7m	1,10 et 1,10	2,60	2,00		
	Bd Dumay Deille	11,50m	1,40 et 1,40	4,50	2,00 et 2,00		
	Bd Dumay Deille	11,50m	1,40 et 1,40	4,50		1,00 et 1,00	1,80
	Rue d'Esclaibe d'Hust	6m	0,90 et 0,90	4,00			
	Rue d'Eschborn	7,50m	1,50 et 0,90	3,00	2,00		
	Rue Gaston Mangin	10m	1,40 et 1,50	5,00	2,00		
	Rue de la Grange	7m	1,00 et 1,10	3,00	2,00		
	Avenue Lucie	12m	1,50 et 1,50	6,00		1,50 et 1,50	
	Rue du Moulin de Senlis - Secteur Gare	6,50m	1,00 et 1,10	4,50			
	Rue Morin	7,50m	1,20 et 1,30 à 1,50	3,00	2,00		
	Rue du Moulin de Senlis - Section sens unique	4,50m	1,20	3,50			
	Rue du Nouzet	8m	1,20 et 0,80	3,00	2,00		1,00
	Rue du Pont de Bart	5m	1,00	4,00			
	Rue du Presbytère	9,50m	1,30 et 1,30	5,00	2,00		
	Rue des Quinconces	8m	1,50 et 1,50	3,00	2,00		
	Rue René Haby	8m	1,00	5,00	2,00		
	Rue René Cassin - Maison de retraite	9m	1,10	4,00	2,00 et 2,00		
	Avenue de Sénart	10m	1,00 et 1,00	6,00	2,00		
Axes principaux - Routes départementales							
entre 7m et 22,50m	Rue René Cassin	7,50m	0,70 et 1,10	3,50	2,00		
	Avenue Jean Jaurès	22m	2,00	3,00 et 3,00	2,00 et 4,00	2,00 et 3,00	3,00
	Rue du Général Leclerc - Pont SNCF	7,50m	1,00 et 1,00	5,50			
	Rue du Général Leclerc - le plus étroit	8m	1,20 (0,90 hors obstacle) et 1,30	5,50			
	Rue du Général Leclerc - Résidence Gare	8,50m	1,60 et 1,80	5,00			
	Rue du Général Leclerc - point le plus large	14,50m	2,00 et 2,00	6,50	2,00 et 2,00		
	Rue de Mainville	7m	0,80 et 1,10	5,00			
	Rue de Mainville	12m	1,50 et 2,00	6,50	2,00		
	Avenue de la République - Piscine / Médiathèque	10,50m	1,50 et 2,00	5,00	2,00		
	Avenue de la République - Eglise / Mairie	14m	1,70 et 1,70	6,50	2,00 et 2,00		
	Avenue de la République - Cyrano / Cassin	14,50m	1,60 et 1,80	7,00	2,00 et 2,00		
	Avenue de la République - Cassin / St Hubert	22,50m	3,00 et 3,00	3,00 et 3,00	2,00 et 2,00	3,00	1,80 et 1,80

L'étroitesse des rues de Montgeron ne permet pas des déplacements confortables pour les piétons dans le schéma traditionnel de la rue (chaussée + trottoirs latéraux). Ce qui pourrait amener à réfléchir à des solutions alternatives d'aménagements de la voie, dans le cadre de projets de rénovation de celle-ci.

La circulation automobile et le stationnement ont été privilégiés au détriment de la circulation et des déplacements piétons.



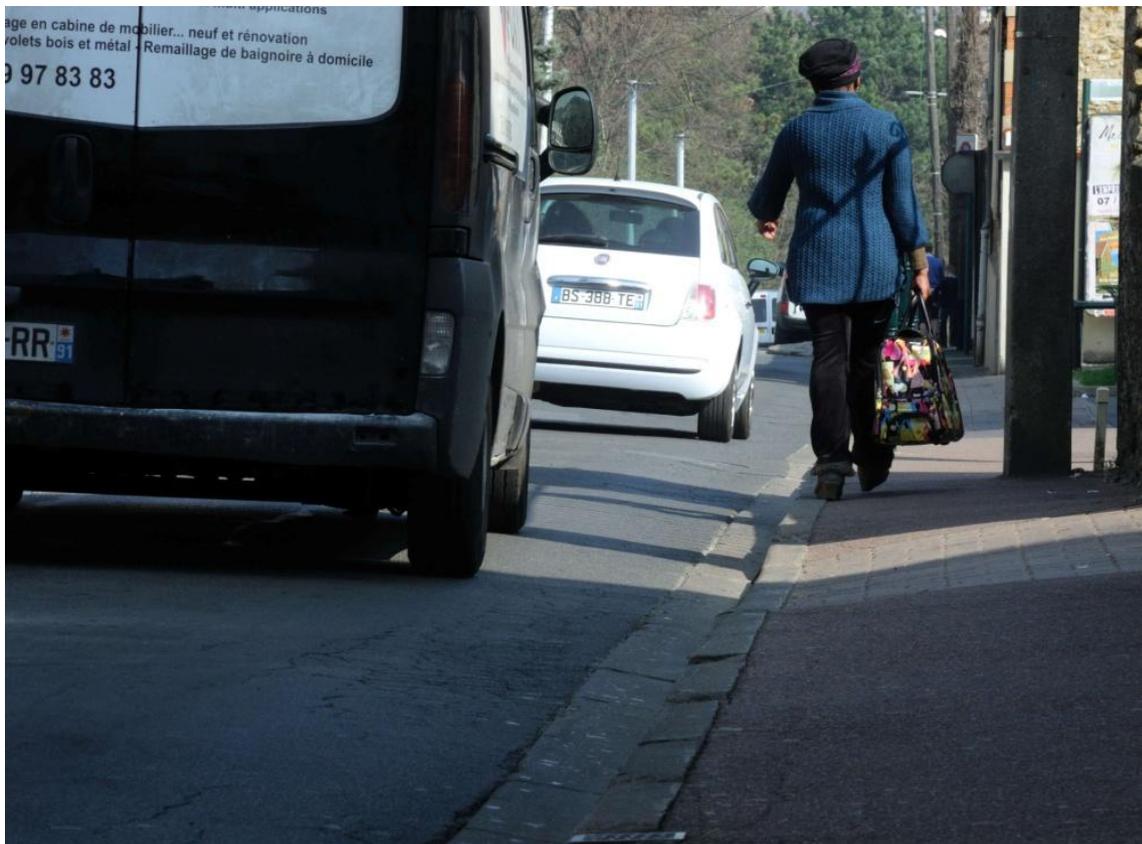
*Rue Aristide Briand*



*Rue de Chalandray*



*Rue René Haby*



*Rue du Docteur Léon Deglaire*

La position des passages piétons et des bateaux doivent répondre à des usages et à des parcours fonctionnels. Ils ne doivent pas répondre à des objectifs quantitatifs !



*Avenue de la Venerie*

De plus les passages piétons sont souvent partiellement ou totalement encombrés de poubelles et de mobilier urbain et autres jardinières qui sont autant d'obstacles au déplacement.



*Avenue de la République*



*Rue d'Esclaibe d'Hust*

Les trottoirs sont très souvent encombrés ou squattés par des véhicules en stationnement, poubelles, mobilier urbain ou autres poteaux de réseaux, etc. ..., rendant leur usage difficile ou impossible aux piétons.



*Rue Mélanie*

Les panneaux publicitaires ou les jardinières implantés au droit des passages piétons peuvent être dangereux, car ils cachent la visibilité des piétons, qui ne voient pas arriver les voitures, et inversement pour les voitures qui ne voient pas s'engager les piétons sur le passage protégé. (Exemple : angle avenue de la République / rue du Docteur Léon Deglaire, ou avenue de la République / rue d'Esclaibe d'Hust)

*Au carrefour de rues la visibilité doit être maintenue entre 0.60 et 2.30m de hauteur.*



*Avenue de la République*





*Rue Gisèle*

Les piétons utilisent très souvent la chaussée plus confortable et plus spacieuse pour se déplacer. Cette situation peut créer des conflits d'usages importants dans les rues à fort trafic automobile et mettre ainsi le piéton en danger - Comme sur les rue du Docteur Léon Deglaire, d'Esclaibe d'Hust, de Mainville, du Moulin de Senlis, du Pont de Bart, pour ne citer que quelques unes d'entre elles



*Rue d'Esclaibe d'Hust*



*Rue du Docteur Léon Deglaire*



*Rue Bastier de Bez*

Dans cette rue résidentielle peu passante, malgré des trottoirs d'une largeur confortable (1.50m), la plupart des piétons marchent sur la chaussée plus confortable.

Parallèlement à cette situation, les automobilistes utilisent le trottoir comme stationnement pour leur voiture.

De fait, les utilisateurs de cet espace public se partagent ce lieu sans respecter la logique des espaces qui lui sont traditionnellement réservés, se mettant ainsi en danger et en infraction.

Dans la pratique cet espace est partagé,



*Rue René Cassin*

La largeur du trottoir devant la Maison de retraite "Le Flore" est de 1.10m.

La priorité a été donnée au stationnement, qui pourtant ne manque pas dans ce quartier.

## 2.2 - Réglementation de la vitesse des véhicules motorisés

A quelques exceptions la vitesse, dans la ville de Montgeron, est réglementée à 50km/h

Les exceptions :

Rue du Général Leclerc : zone 30km/h

Rue du Docteur Léon Deglaire : zone 30km/h

Rue d'Esclaibe d'Hust : zone 30km/h

Rue de Mainville : zone 30km/h de la place de l'Europe à la rue de la Croix Saint Marc

Rue Aristide Briand : ponctuellement en zone 30km/h

Route Forestière du Château : zone 30km/h

Rue de l'ancienne Eglise : zone de rencontre - 20km/h

Une limitation ponctuelle de la vitesse dans un environnement résidentiel où toutes les rues sont étroites, n'a que peu d'efficacité. Les voitures roulent souvent plus vite que la limitation, rue Aristide Briand et rue du Docteur Léon Deglaire (zone 30km/h) que par exemple dans la rue de la Grange limitée à 50km/h.

Une des raisons en est la configuration de l'espace. Les rues Aristide Briand et Léon Deglaire sont en sens unique avec stationnement unilatéral - l'automobiliste se sent en toute sécurité et peut potentiellement rouler à vive allure. La rue de la Grange est en double sens avec stationnement alterné autorisé - les automobilistes sont obligés de prêter attention aux véhicules qui arrivent en sens inverse et laisser le passage le cas échéant, ce qui réduit considérablement la vitesse effective des véhicules.

Pour limiter la vitesse **il faut "encombrer" l'espace d'usages**. C'est à dire multiplier les usages sur un même espace : **Partager, mutualiser**. Par exemple : proposer du stationnement matérialisé dans une rue étroite à double sens (exemple de la rue de la Grange), créer une bande cyclable à contre sens sur une voie à sens unique (Paris a mis en place ce principe dans tous les quartiers résidentiels de la ville), réaliser plus de zones de rencontre où le même espace est partagé par les piétons, les cyclistes et les automobilistes (exemple de la rue de l'Ancienne Eglise)

Etroitesse des trottoirs cumulée à une vitesse autorisée élevée des véhicules motorisés renforcent l'insécurité ressentie, mais également réelle des piétons sur l'espace public.

Nous l'avons mis en évidence, les rues de Montgeron, et tout particulièrement celles des quartiers résidentiels sont étroites et les trottoirs très réduits. Les piétons marchent sur la chassée et les enfants jouent dans la rue :

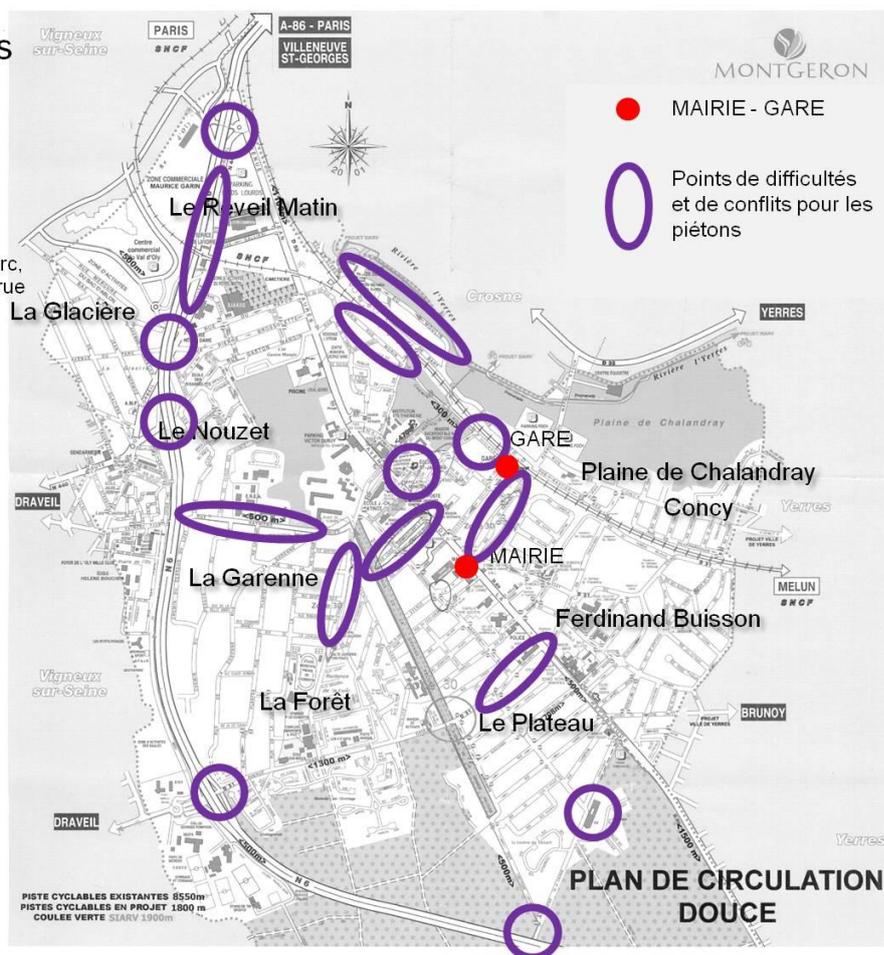
### **50km/h est-ce une vitesse raisonnable dans les quartiers résidentiels?**

Ne serait-il pas pertinent de **limiter la vitesse à 30km/h** dans l'ensemble des quartiers résidentiels de Montgeron?

### 3 - LES POINTS DE DIFFICULTES

#### Points noirs des liaisons piétonnes

- Ronds point Maurice Guérin et du Réveil Matin
- Route de Corbeil
- Carrefour route de Corbeil, avenue du Parc, rue Francis Chirat, rue Pierre Brossolette, rue du Repos
- Liaison rue du Nouzet / RN 6
- Liaison avenue Charles De gaulle / RN 6
- Liaison RN6 vers le forêt de Sénart
- Rue Paumier
- Rue de Mainville
- Rue d'Esclaibe d'Hust
- Rue Aristide Briand
- Rue René Cassin
- Rue Morin, Rue du Pont de Bart
- Rue du Moulin de Senlis
- Rue Léon Deglaire (poste et gare)
- Rue du Général Leclerc
- Place de la gare



La ville de Montgeron comprend de nombreux points difficiles pour le déplacement des piétons.

Ces points de difficultés sont situés d'une part, au droit de la RN6 et sont liées à la déchirure que celle-ci a provoquée dans le tissu urbain de la ville et les liaisons d'une rive à l'autre.

Ces points d'handicapes sont les suivants :

- Le rond-point Maurice Guérin
- La route de Corbeil
- Le carrefour route de Corbeil / avenue du Parc / rue Francis Chirat / rue Pierre Brossolette / rue du Repos
- La rue du Nouzet
- L'avenue Charles De Gaulle
- Et l'unique accès à la forêt de Sénart.

D'autre part ces difficultés sont la conséquence d'un dimensionnement beaucoup trop restreint, voir à certain endroit inexistant des trottoirs, dans des secteurs de forts déplacements piétons et d'une importante circulation automobile, mettant ainsi le piéton en danger.

- Rue Raymond Paumier (dans sa partie la plus étroite)
- Rue René Cassin
- Rue d'Esclaibe d'Hust
- Rue de Mainville
- Rue Aristide Briand
- Rue du Docteur Léon Deglaire
- Rue Morin
- Rue du Pont de Bart
- Rue du Moulin de Senlis
- Rue du Général Leclerc
- Place de la Gare.

### **3.1 - Les personnes à mobilité réduite**

La ville de Montgeron compte un grand nombre de personnes âgées. Ces personnes sont les plus vulnérables sur l'espace public. Elles se déplacent lentement, elles ne sont plus aussi sûres d'elles, elles peuvent avoir des difficultés à marcher, les obstacles peuvent les mettre en danger, une surface de sol irrégulière peut les déséquilibrer, etc.

La rue ne doit pas leur être interdite sous des prétextes d'inconfort et donc d'insécurité.

Elles ont les mêmes droits que quiconque à se déplacer dans la ville, à accéder et à jouir aux mêmes services.

La ville de Montgeron compte également un grand nombre d'établissements (publics et privés) pour les personnes âgées. A ce titre, la ville fait beaucoup pour l'accueil, l'animation et les loisirs pour ces personnes. La ville doit pourtant poursuivre son effort pour que l'espace public soit aussi accueillant et vertueux que ces équipements.

Les trottoirs devant les maisons de retraites doivent être aménagés pour que les personnes âgées puissent sortir en toute sécurité.

Les parcours depuis ces établissements vers les commerces de proximité, les équipements et les jardins et squares doivent être en priorité aménagés pour qu'ils deviennent confortables, larges, adaptés à ces personnes. Car si l'espace public est adapté aux personnes à mobilité réduite, celles-ci pourront enfin sortir de chez elles, se déplacer dans la ville en toute sécurité et profiter d'une vie sociale, du partage et des autres.

La maison de retraite - Le Bois Renaud - avenue du Général De Gaulle, à proximité de la grande Pelouse dont les habitants aimeraient aussi pouvoir se rendre, se détendre et profiter de ce magnifique espace vert pour tous. La largeur du trottoir est d'à peine un mètre.

### **3.2 - La Grande Pelouse**

Les chaînes de la Grande Pelouse sont de véritables handicaps pour les fauteuils roulants et les voitures d'enfants (sans parler des vélos car ce n'est pas le propos de ce document).

Sous prétexte de dissuader l'accès aux véhicules et deux roues motorisés, ce dispositif pénalise le plus grand nombre.

### 3.3 - La route de Corbeil

La route de Corbeil est un axe de déplacement intercommunal important. Mais c'est également une voie urbaine support de déplacements résidentiels.

La traversée de la route de Corbeil est nécessaire pour atteindre le centre commercial Auchan, mais aussi pour rejoindre le quartier de la Glacière.

La transformation et l'amélioration de la route de Corbeil est une question avant toute "urbaine".

La situation actuelle n'est pas favorable aux déplacements piétons - Une situation urbaine déstructurée - Un environnement sonore très bruyant - Un trafic routier très important - Une qualité des espaces piétons médiocres - Des cheminements piétons inadaptés, voir inexistants - Des traversées de la chaussée très peu sécurisées et dangereuses - Un revêtement de sol très médiocres. Les trottoirs sont couverts d'ornière, la surface est irrégulière.

La déviation de la RN6 a provoqué une importante blessure urbaine dans ce quartier, qui depuis près de quarante ans n'a jamais vraiment été réparée. Il est urgent de replacer le piéton, et plus généralement les déplacements doux, au cœur d'une réflexion urbaine sur ce quartier. Et d'apaiser la place de l'automobile - Faire de cette route de Corbeil, un boulevard urbain où tous les modes de déplacements ont leur place.



*Route de Corbeil : Carrefour rue du Parc, rue Francis Chirat, rue Pierre Brossolette*



*Passage de le long de la RN6, vers le centre commercial Auchan*



*Route de Corbeil*



*Route de Corbeil*

### **3.4 - La place de la Gare**

La Gare de Montgeron voit affluer un nombre croissant d'utilisateur (+50% en 10ans).

Le réaménagement de la place de la Gare devient nécessaire pour permettre d'accueillir ce nombre croissant d'utilisateurs.

L'aménagement actuel de la place de la Gare est exigü. Les trottoirs sont étroits et ils ne permettent pas d'attendre un bus et de se déplacer. La conséquence est que la plus part des gens marchent sur la chaussée, entre les bus et les voitures. Cette place ne manque pourtant pas d'espace : le terre-plein central n'est pas utilisable, l'espace devant les commerces est proportionnellement très important et sous-utilisé.

Il faut repenser cette espace autour des utilisateurs de la gare (les piétons) et de l'Intermodalité :

- Imaginer un espace fluide, avec des revêtements de sols continues. En limitant les obstacles, et en l'agrémentant de plantations d'arbres.
- Limiter le stationnement au stricte dépose minute, au profit d'une gare routière plus confortable et des espaces piétons plus spacieux et sécurisés.
- Créer une Intermodalité modernisée et plus confortable avec les bus, les vélos, les taxis, imaginer d'autres formes d'Intermodalité comme le covoiturage, la location ou le partage de véhicules, ...

Les transports en commun sont dans la continuité de la réflexion sur les déplacements piétons. Ils posent la question de la fréquence et des parcours. Il est important entre autres que les bus fonctionnent également les dimanche et jours fériés, qu'il y ai des dessertes en soirée.

La gare est une centralité en soit. Pour renforcer l'attractivité de ce quartier, il pourrait être intéressant de développer l'offre commerciale aux abords de la Gare.

Aménager une liaison piétonne avec le parking Foch dans le cadre du projet d'urbanisation d'une des parcelles de la rue du Général Leclerc. (Voir chapitre suivant)

La gare vient d'être réaménagée ! ... On peut toutefois déplorer que rien n'ai été fait pour permettre l'accès aux quais pour les personnes en fauteuil roulant - Sans parler de l'accès aux trains qui est une autre question.

## 4 - AMELIORER LES PARCOURS QUOTIDIENS

### Parcours quotidiens à améliorer :

Liaisons Domicile / Gare

Liaisons Domicile / Commerces - Centres Commerciaux - Equipements

Liaisons Domicile / Espaces verts et naturels

La Glacière – Centre ville

L'Oly / Les Castors – Centre ville

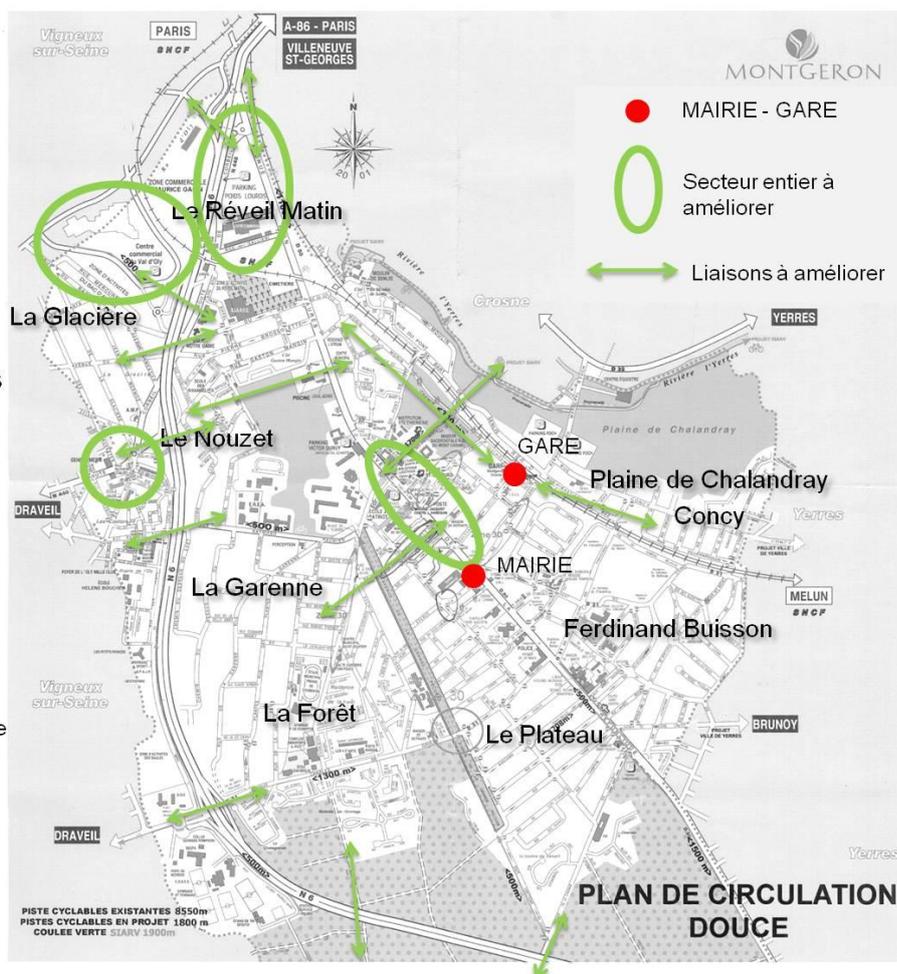
Quartier du Nouzet – Avenue de la République – Gare

La Garenne / La forêt – Gare / Centre ville

Le Réveil Matin – Gare / Centre ville

Quartier de Concy – Gare

Lycée – Crosne



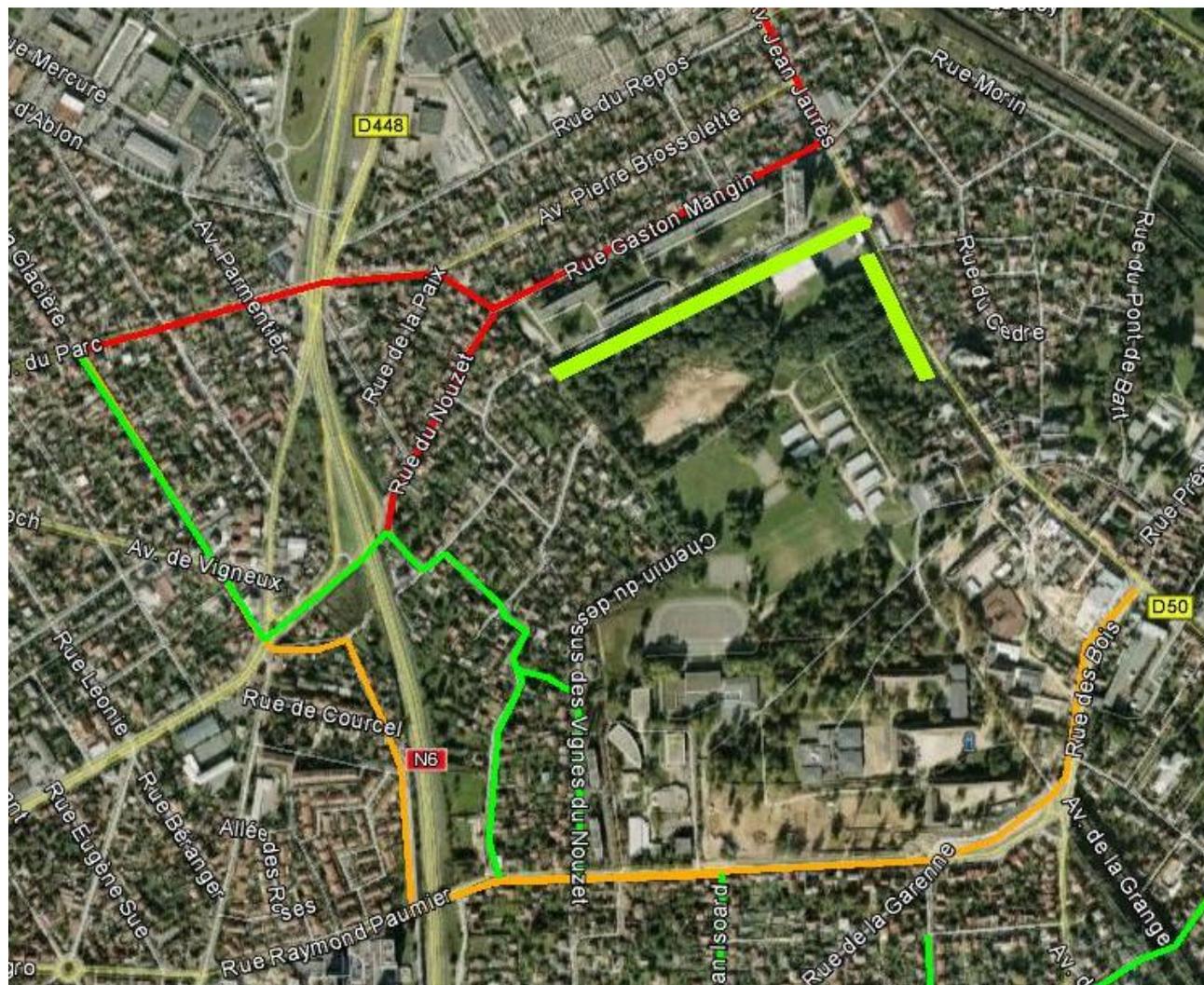
Les difficultés rencontrées dans le déplacement des piétons sont d'autant plus marquées sur les liaisons quotidiennes qu'ils empruntent pour rejoindre un quartier à l'autre, pour aller de leur domicile à la gare, à l'école, vers les commerces et les services.

Ces cheminements doivent être améliorés en priorité. Les trottoirs doivent être plus larges, même au delà du minimum réglementaire, les revêtements de sol doivent être de la meilleure qualité et la surface la plus plane possible, les passages piétons doivent être disposés systématiquement à tous les croisements de rues et les carrefours les plus fréquentés par les automobilistes doivent être aménagés avec des feux tricolores pour permettre aux piétons de traverser en toute sécurité au droit de carrefours complexes. La circulation automobile doit être apaisée et la vitesse réduite.

Il est bien évident que toutes ces mesures doivent s'adapter à la configuration et au profil existant des rues. Et qu'au delà du modèle traditionnel du partage de l'espace public, il est pertinent d'imaginer dans certaines rues plus étroites des organisations spatiales partagées entre tous les utilisateurs de l'espace public.

## Les axes de déplacements piétons à développer sont les suivants :

### La liaison du quartier de la Glacière à l'avenue de la République et au centre ville de Montgeron



Le point noir de cette liaison est, en particulier, le carrefour de la route de Corbeil avec l'avenue du Parc, la rue Francis Chirat, la rue Pierre Brossolette et la rue du Repos qui est à repenser en faveur des piétons. Ce carrefour est extrêmement complexe et dangereux.

Cette liaison peut se faire par l'avenue Pierre Brossolette, la rue des Vignes, la rue Gaston Mangin pour rejoindre le bas de l'avenue de la République.

Ou en remontant sur le Plateau depuis la rue de la Glacière, par la rue Guynemer, la rue du dessous des Vignes du Nouzet pour rejoindre la rue Paumier.

Ou bien par la rue du Nouzet, la rue de l'égalité, la rue du milieu des Vignes du Nouzet pour rejoindre la rue Paumier

Ces rues à l'écart des axes importants de circulation automobile, sont essentiellement des rues résidentielles qui dans leur aménagement peuvent satisfaire au moins aux déplacements piétons

(Voir dans le chapitre "Créer de nouveaux parcours" : la proposition d'un nouveau cheminement entre le quartier du Nouzet, la piscine et la Maison de l'environnement, sur des terrains au Nord du lycée)

## La liaison entre les quartiers de la Garenne et de la Forêt vers le centre ville



La grande Pelouse est une magnifique promenade - Un lieu unique et identitaire pour la ville de Montgeron. Mais cet espace est aussi une coupure très importante dans les liaisons entre l'Est et l'Ouest de la ville.

Une très forte coupure pour la circulation automobile, avec seulement deux passages (un au droit du lycée et un au droit de l'avenue Charles De Gaulle).

C'est également une très forte coupure pour les piétons et vélos car le maillage de voies irrigant la grande pelouse est dissymétrique et irrégulier de part et d'autre. Il existe de très nombreuses rues sur la rive Est, mais très peu sur la rive Ouest ce qui rompt les continuités.

Seul deux axes sont en continuité Est Ouest :

- Les rues d'Esclabes d'Hust - rue Louise - rue Raymond

- La rue et la ruelle du Clos Galant et la rue du Bois Galant. Sachant que cette liaison n'est que partielle car elle aboutit rue de Sénart sur un lotissement qui empêche toute continuité vers le quartier de la Forêt. Cette liaison est peu fréquentée par les piétons.

La plupart des personnes se déplaçant de la gare vers le quartier de la Forêt et vis versa (1.5 km) utilisent le boulevard Sellier - l'avenue de la République - les rues d'Esclabes d'Hust - Louise - Raymond - La rue de Sénart puis l'une des deux transversales, rue des Quinconces ou rue du Muguet - Il s'agit de l'itinéraire le plus simple.



Ces itinéraires sont constitués des rues suivantes, pour ne citer que les plus importantes, car bien entendu l'ensemble des rues de Montgeron est d'une certaine manière concerné par un parcours vers la Gare :

- Rue du Docteur Léon Deglaire, rue Morin, rue Gaston Mangin, avenue Jean Jaurès,
- Rue du Moulin de Senlis, rue du Pont de Bart,
- Rue Bastier de Bez, rue Charles Deguy, rue du Hameau de Bellevue (itinéraire très fréquenté par les piétons, mais relativement paisible en ce qui concerne la circulation automobile)
- Rue Victor Hugo, rue de Chalandray, rue du Général Lelong, René Cassin,
- Rue du Général Leclerc, avenue de la République, rue de la Vénérie,
- Boulevard Sellier, avenue de la République, rue d'Esclaibe d'Hust, rue de Mainville, rue de la Grange,
- Rue du Docteur Léon Deglaire, avenue de la République,
- Rue Raymond Paumier

Toutes ces rues sont très fréquentées par les piétons comme par les voitures. Il faut repenser la place du piéton et apaiser la circulation automobile, pour que les piétons soient en sécurité et que les parcours soient confortables à tous.

Les piétons doivent être protégés à toutes les intersections de rues, par des passages piétons et par des feux tricolores lorsque le flux de véhicules est très important (Route de Corbeil)

Les rues du Moulin de Senlis et du Pont de Bart sont des rues particulièrement étroites qui servent actuellement, pour les automobilistes qui transitent par Montgeron, à éviter la rue du Général Leclerc et le centre ville. Ces rues n'ont pas été conçues pour cela. Le trafic qu'elles supportent détériore la qualité de ces espaces et nuisent profondément à la tranquillité de ses riverains. Cette situation est dangereuse pour les piétons qui s'y déplacent. A ce titre le Pont de Bart devrait être interdit à la circulation, ou limité à la circulation exclusive des riverains.

La rue du Général Leclerc, l'avenue de la République, l'avenue Jean Jaurès, l'avenue Charles De Gaulle, la rue René Cassin sont des départementales dédiées au trafic intercommunale. Il est inutile de favoriser des itinéraires automobiles qui évitent ces axes et nuisent à la tranquillité des quartiers résidentiels et de leurs habitants.

## **Liaison avec la forêt de Sénart**

Un seul et unique passage permet de rejoindre la forêt depuis Montgeron. Le quartier de l'héritage qui est si proche de la forêt n'a pas d'accès direct. En effet les deux allées qui menées à la forêt ont été coupées par la RN6. Afin de redonner un plus large accès à son territoire, la ville et les autorités concernées devraient réfléchir à multiplier les franchissements de la RN6. (Voir chapitre suivant)

## **Comment améliorer la place du piéton et les déplacements dans la ville**

En facilitant la **continuité des parcours**.

Par des trottoirs praticables et confortables.

**Par la Mise aux normes (progressive) de tous les passages piétons** - trottoirs abaissés et zébra au sol systématique au droit de chaque intersection.

Par la création systématique de passages piétons au droit des grands axes de parcours piétons, au droit des espaces publics prioritairement piétons ou vélos (places publiques, venelles, zones de rencontre, équipements)

En réduisant la place de la voiture dans la ville au profit d'**espaces piétons plus généreux, plus conviviaux, plus sécurisés**, ...

**En supprimant les obstacles** (grilles, barrières, chaises, ...) qui nuisent au déplacement, surtout pour les PMR et voitures d'enfants.

Par l'**enfouissement systématique des réseaux** pour libérer les trottoirs étroits des poteaux.

En aménageant **sur l'espace public des emplacements réservés aux poubelles**, pour que celles-ci n'encombrent plus les trottoirs et les passages piétons

En améliorant l'**éclairage public**.

En apaisant la circulation automobile.

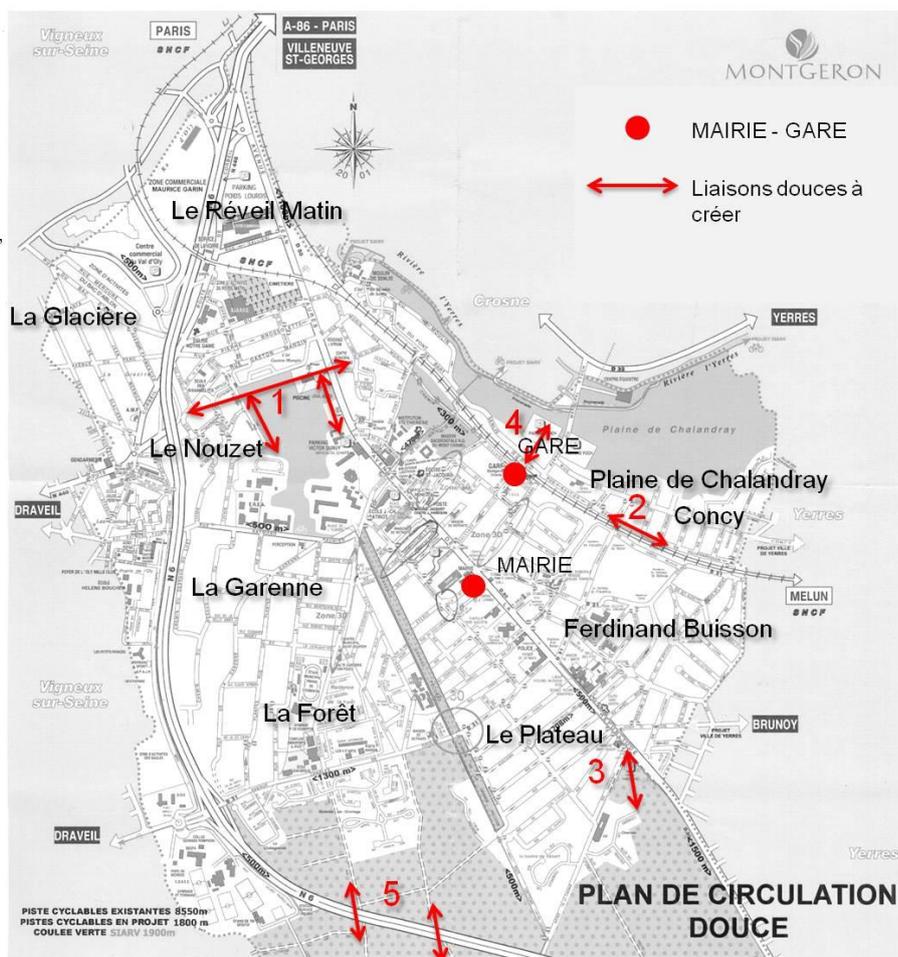
**Par la limitation de la vitesse** des voitures dans les quartiers résidentiels à 30km/h

Par la mise en place d'un principe de **sens uniques** pour les véhicules (sauf riverains) afin de combattre les itinéraires de transit qui polluent certaines rues résidentielles, en limitant ainsi les déplacements automobiles au simple usage résidentiel des riverains.

## 5 - CREER DE NOUVEAUX PARCOURS

### De nouvelles liaisons à créer pour faciliter les déplacements

- 1 - liaison entre le quartier du Nouzet, la piscine puis vers la maison de l'environnement
- 2 - Liaison entre la rue Bastier de Bez et la rue Villehardouin
- 3 - Liaison entre la rue des Ombrages et l'avenue de la République à travers la forêt (le chemin existe, mais n'est pas praticable)
- 4 - Liaison piétonne directe entre la gare et le parking Foch
- 5 - Liaison entre le quartier de la Forêt et la forêt de Sénart - Rétablir la continuité des chemins forestiers au droit de la RN 6 Liaisons



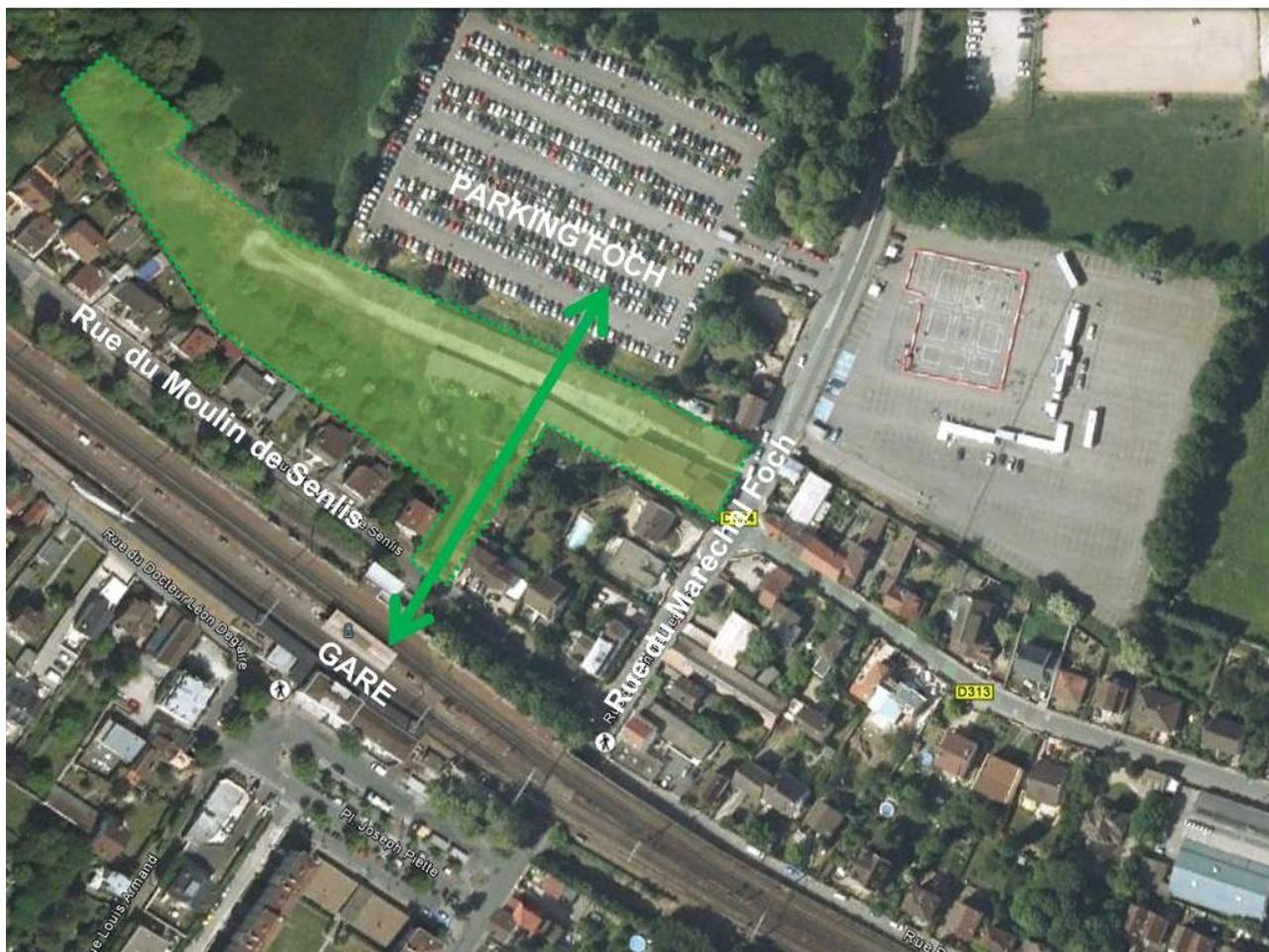
Créer de nouvelles liaisons, chemins, rues, cheminements pour mailler le territoire, surtout dans les secteurs très enclavés, comme le quartier du Nouzet et de la Glacière, le quartier de la Plaine de Chalandray et de la rue de Concy, la Forêt de Sénart.

Ces nouveaux cheminements peuvent être créés de la manière suivante :

#### **- Dans le cadre de l'urbanisation d'une parcelle ou d'un ensemble de parcelles (2 et 4)**

Par exemple, l'opération immobilière de la rue du Docteur Lacaze devrait prendre en compte la possibilité d'une liaison (piétonne) entre la rue Bastier de Bez et la rue Villehardouin, ce qui permettrait de désenclaver un secteur de la rue Villehardouin, où les habitants doivent descendre vers la rue de Concy pour se rendre à la gare.

Autre exemple, l'urbanisation de la parcelle du 39, avenue du Maréchal Foch, devrait être l'occasion de créer une liaison piétonne directe entre la rue du Moulin de Senlis (la gare) et le parking Foch, pour éviter de faire passer les usagers de ce parking par l'avenue.



Liaison entre la Gare et le Parking Foch



Liaison entre la rue Villehardouin et la rue Bastier de Bez

**- Grâce au réaménagement dans la forêt de Sénart, de chemins forestiers existants en limites urbaines, mais laissés en friches par l'ONF (3), ou coupés par la RN6 (5)**



*Rétablir la continuité des chemins forestiers au droit de la RN6*

**- Par la reconquête de territoire sur des grandes emprises foncières comme le lycée**



Enrichir les parcours piétons par une liaison entre la piscine et la maison de l'environnement au dessus de l'avenue de la République.

Ce chemin partant du centre Georges Sand, a longtemps été utilisé par les résidents de Gaston Mangin jusque dans les années 70 pour rejoindre le lycée.



*Chemin d'accès à la Maison de l'Environnement*

La reconquête de cet espace devra se faire en partenariat avec la région, propriétaire des terrains.

**Une promenade haute** dans le prolongement de la piscine et parallèle à la résidence Gaston Mangin pourrait également être imaginée en direction du quartier du Nouzet : "Les Terrasses du Château"

Ce parc / promenade permettrait de désenclaver les quartiers Gaston Mangin et du Nouzet.



*Vue depuis la promenade*



*Etat du terrain actuel*

## 6 - LES ZONES DE RENCONTRES : "Partageons l'espace public"

Limitation de la vitesse à 20km/h maximum

Les piétons sont prioritaires sur les vélos et les voitures.



L'étroitesse de certaines rues de Montgeron et l'inadaptabilité de la rue traditionnelle (chaussée + stationnement automobile + trottoirs) aux modes de déplacements contemporains, doit tendre la ville d'aujourd'hui vers des solutions alternatives d'aménagements et de partage de l'espace public. Il faut passer du principe d'un espace public réparti en zones dédiées à un usage unique, à un espace public mutualisé, surtout lorsque la zone dédiée ne remplit plus sa fonction primaire.

La mise en place d'espace de rencontre peut être une réponse. Plutôt qu'une voirie réalisée sur un système cumulatif, il faut imaginer des principes d'espaces publics partagés

Pour ce faire, il pourrait être intéressant de supprimer ces trottoirs très peu utilisables, est d'aménager la rue en un espace public indifférencié voitures, vélos et piétons - un espace partagé avec une limitation de vitesse à 20km/h voir 15km/h.

Ces aménagements doivent être privilégiés pour les rues très fréquentées par plusieurs modes de déplacements - lieux de liaison d'un quartier à l'autre.

La mise en place et le bon fonctionnement de la zone de rencontre passe par une signalétique adaptée, simple et claire, mais également par de l'information et de la pédagogie.

A ce titre, il est regrettable que l'article publié dans le magazine Montgeron-Mag daté du moi de mai 2012, sur le nouvel aménagement de la rue de l'Ancienne Eglise, se soit restreint à la problématique de la limitation de vitesse à 20km/h. Le terme Zone de Rencontre n'y est même pas inscrit.

Car le principe premier de la zone de rencontre n'est pas la limitation de vitesse mais le partage par tous d'un espace public commun où la priorité sur l'ensemble des usagers est donnée aux piétons.

**Exemple d'espaces publics "partagés" réalisés à Montgeron :**



*Rue de l'ancienne Eglise : la première zone de rencontre de Montgeron*



*Avenue de la République : liaison entre l'école Gatinois et le Monument aux Morts*

Trottoirs abaissés sur une grande largeur et traitement pavé du passage piéton, favorise la continuité d'une rive à l'autre de l'avenue de la République.

... un début d'espace partagé !

Le traitement pavé des passages piétons est une manière plus esthétique dans le centre ville, que les bandes peintes en blanc.



*Place de Rottembourg : un espace continu et fluide, aménagé comme une zone de rencontre*

La place Rottembourg n'est toutefois pas officiellement un espace de rencontre. Cette place a été classée en zone 30, le piéton n'y est donc pas prioritaire sur tout autre mode de déplacement.

Il serait intéressant de classer cette place en zone de rencontre.

## Espaces de rencontre à créer en priorité

Rue d'Esclaibe d'Hust, rue Louise, rue Raymond, place de la Croix au Coq.

Rue Léon Deglaire (quartier gare)  
Place de la Gare

Quartier de la Poste (1) – Rue du Presbytère, rue du Docteur Léon Deglaire

Rue Morin - Ruelle de Bart, rue du Pont de Bart (4)

Rue du Moulin de Senlis – aux abords de la Gare (5)

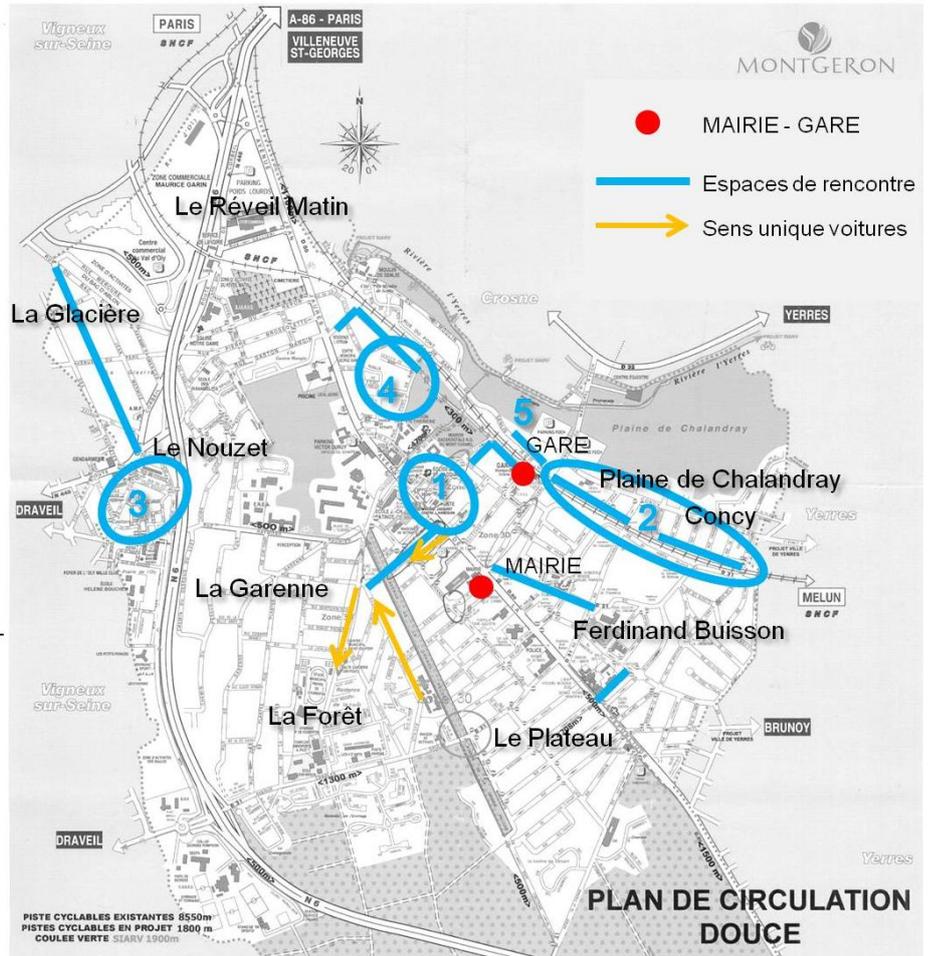
Quartier entre la rue de Concy (2) et la ligne SNCF - Rue Bastier de Bez – Rue Villehardouin

Rue de Chalandray

Rue de la Glacière

Rue Maurice Bouchor

Quartier des Castors (3)



Les zones de rencontre permettent d'apaiser la circulation automobile sans la supprimer.

La création de zones de rencontre dans des lieux stratégiques pour leur fréquentation, permettrait de normaliser et d'officialiser des usages, et de mettre en sécurité les déplacements de chacun sur l'espace public, même dans des rues où la circulation automobile est principalement résidentielle.



Rue Bastier de Bez



Rue du Hameau de Bellevue (aménagée comme une zone de rencontre)

## Exemples de zones de rencontre dans d'autres villes



*Lausanne*



*Saint-Jacut de la Mer*



*Le Pouliguen*



*Pornic*



*Annecy*



*Ressons le Long*



*Strasbourg*



Lunéville



Lunéville

## 7 - LES VENELLES

La ville de Montgeron est riche de structures viaires diversifiées.

Les venelles, pour la plupart héritées du passé vignoble et maraîcher de la ville de Montgeron, sont toujours présentes dans la structure viaire de la ville. Ces venelles sont des espaces publics privilégiés pour les circulations douces, à condition que leur aménagement et leur accès soient commodes.

Les venelles très présentes dans le centre de la ville, mais également sur les coteaux, sont d'origines et de typologies très variées. Elles permettent de rejoindre le centre ville depuis l'ouest de Montgeron. Elles permettent d'accéder à la gare et à la vallée de l'Yerre depuis le centre ville. Elles donnent accès au centre commercial du Val d'Oly.



*Ruelle du Clos Galant*



*Ruelle Blondel*



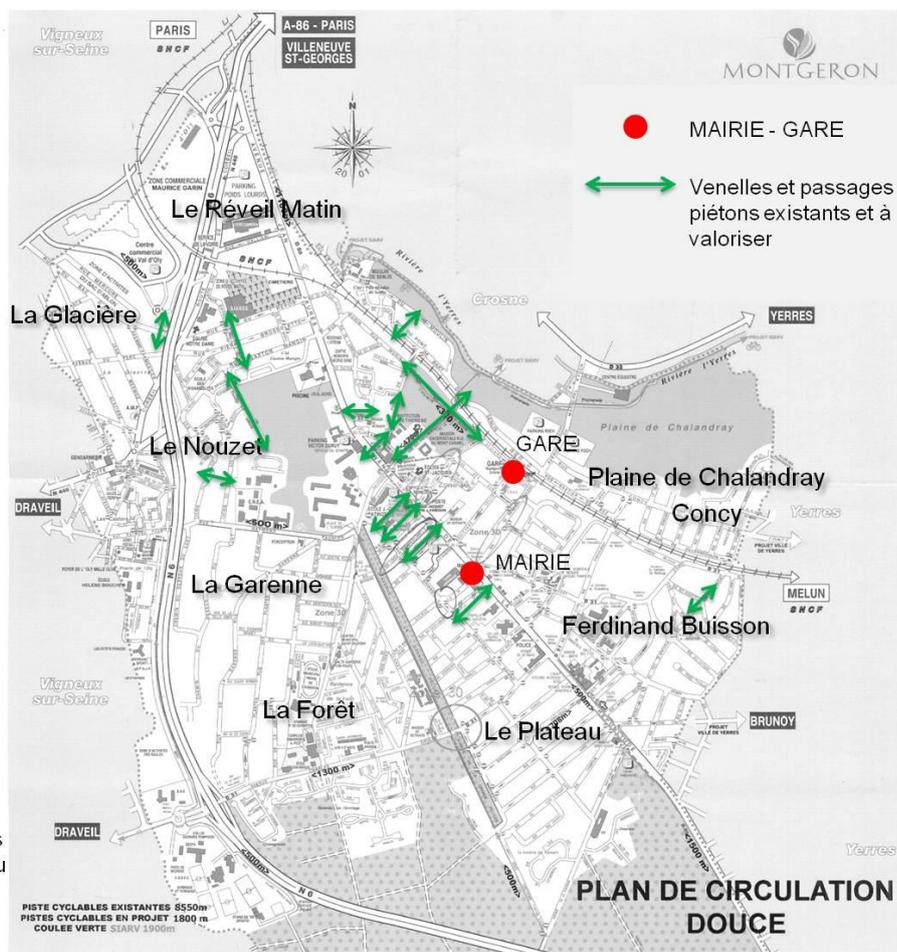
Ruelle de Bart



Passage le long du lycée

## Les venelles et passages

- Ruelle Blondel
- Jardins du musée J. Hardouin
- Ruelle du Poirier aux Prêtres
- Ruelle du Clos Galant
- Petite ruelle de Bart
- Rue des Prés Montagne Crève Cœur
- Rue du Pont de Bart
- Passage entre la rue du Moulin de Senlis et la rue du Pont de Bart
- Passage Jean Macé
- Le Chemin Noir
- Sentier des Roches
- Chemin de la Source
- Passage de long du lycée
- Passage entre le chemin du dessus des vignes du Nouzet et le chemin du milieu des vignes du Nouzet
- Passage le long de la RN6



Plan de situation des venelles et passages dans la ville de Montgeron



*Passage le long du collège*



*Chemin de la Source*



*Passage le long de la RN6*

Lorsque ces venelles croisent ou aboutissent à des rues, celle-ci doivent être signalées aux automobilistes afin de protéger le débouché et le passage des piétons et des cyclistes.

Des bateaux et des passages piétons doivent être systématiquement aménagés au droit de ces venelles, pour permettre un accès aisé aux piétons, PMR, voitures d'enfant et cyclistes.

Le revêtement de sol et l'éclairage doivent permettre de se déplacer confortablement et en toute sécurité.



*Ruelle Blondel* - stationnement - obstacle à la continuité avec l'avenue de la République

*Ruelle du Pont de Bart* - revêtement irrégulier et ornières



*Passage Jean Macé* - barrières et fosse d'arbre obstacles pour les voitures d'enfants, fauteuils roulants et vélos

Les venelles ont des qualités urbaines indéniables. Elles enrichissent les parcours et les cheminements dans la ville

Malheureusement les venelles à Montgeron ne sont pas valorisées; leur accès et leur cheminement sont souvent difficiles.

Pourtant, malgré leur état médiocre, elles sont aujourd'hui très fréquentées par les montgeronnais.

Les venelles doivent proposer aux piétons et aux vélos des parcours alternatifs à la rue traditionnelle.

Elles s'inscrivent et complètent parfaitement le maillage des rues.

Ce sont des espaces publics paisibles et épargnées du trafic automobile.

La création de passages piétons et trottoirs abaissés systématiques au droit de chaque extrémité des venelles doit favoriser les continuités avec le tissu viaire et favoriser leur utilisation.

La création de nouveaux passages et venelles doivent aussi être imaginée dans l'urbanisation de nouvelles parcelles et de projets de moyennes et grandes ampleurs pour toujours favoriser et diversifier les continuités urbaines.

Les venelles et passages existants ne doivent en aucun cas être privatisés ou vendus, car celle pénaliserait les choix de déplacement et créerait de l'enclavement.

Les venelles doivent être valorisées.

La qualité et l'ambiance des venelles passent aussi par des interventions privées et l'appropriation des riverains dans leur mise en valeur.

## Exemples de mise en valeur de venelles :

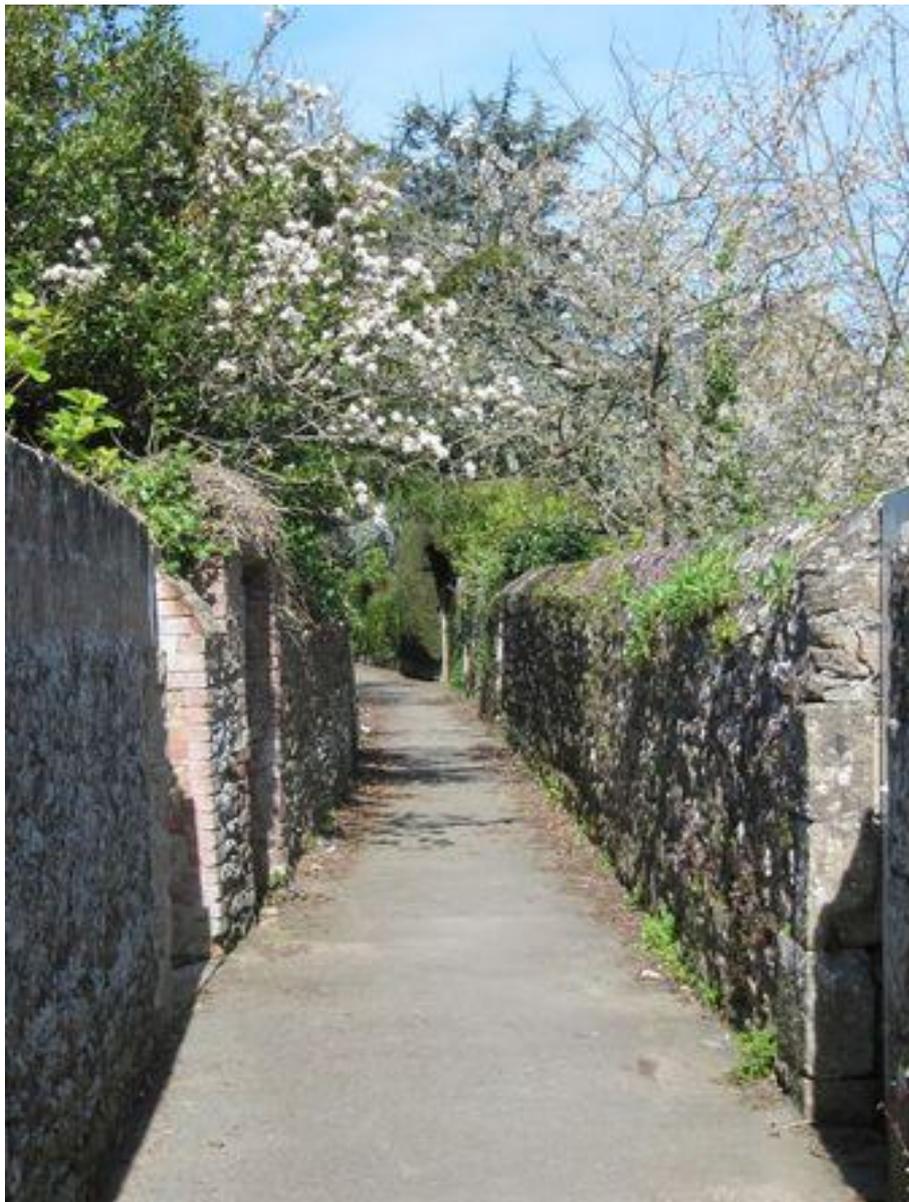


*Venelle sur l'île de Ré*



*Venelle à Le Thoureil*

*Revêtement du sol simplement asphalté et rigole central - Végétalisation des murs*



*Venelle à Saint Briac sur Mer : Revêtement de sol simplement asphalté- La nature abondante fait le reste !*



*Venelle sur l'Ile de Ré : Végétalisation des murs et pavage du sol*

## CONCLUSION

Cette étude doit amener les concepteurs de l'espace public de Montgeron à réfléchir à la manière la plus cohérente d'aménager la rue, les places et les squares. Sans appliquer les schémas traditionnels de la voirie, mais en tirant parti des caractéristiques et des potentialités urbaines qu'offrent la ville de Montgeron.

Clarifier l'espace public pour que celui-ci ne se réduise pas à un espace de la "débrouille" et de la ségrégation.

Penser la rue en termes de pratiques et d'usages pour fabriquer et offrir aux habitants de Montgeron l'espace public le plus adapté à tous.

Penser en termes de continuité des parcours et rendre l'espace public le plus fluide. Se mettre à la place de tous les utilisateurs de la rue.

Penser la rue comme espace à partager quand l'espace séparé n'est plus vivable et que les pratiques ont déjà perverti le schéma traditionnel.

Etre Généreux. Ne pas limiter l'espace piétonnier à la stricte réglementation s'il est possible d'offrir plus d'espace.

Être exemplaire dans les nouveaux aménagements ou les nouveaux secteurs d'urbanisation.

Soigner la qualité des matériaux, les ambiances et le paysage urbain car l'image de la ville renvoie aussi à l'image de soi.

## GLOSSAIRE

**URBANISME** : ensemble de mesures techniques, administratives et économiques et sociales qui doivent permettre un développement harmonieux, rationnel et humain des agglomérations.

**URBANITE** : politesse que donne l'usage du monde.

**VILLE DURABLE** : est une expression qui désigne une ville ou une unité urbaine respectant les principes du développement durable et de l'urbanisme écologique, qui cherche à prendre en compte conjointement les enjeux sociaux, économiques, environnementaux et culturels de l'urbanisme pour et avec les habitants par exemple au travers d'une architecture HQE, en facilitant les modes de travail et de transport sobres, en développant l'efficacité du point de vue de la consommation d'énergies et des ressources naturelles et renouvelables.

**ESPACE PUBLIC** : représente dans les sociétés humaines, en particulier urbaines, l'ensemble des espaces de passage et de rassemblement qui est à l'usage de tous.

### ZONE DE CIRCULATION APAISEE :



A l'heure de la ville accessible et multimodale, l'espace public doit accueillir un nombre croissant d'usagers, avec des attentes et des besoins spécifiques, parfois difficiles à concilier. Les limites de l'affectation spécialisée des espaces renvoient inévitablement à la question du partage de l'espace public : quels choix opérer pour assurer la mixité fonctionnelle et la cohabitation de tous les usagers dans de bonnes conditions de sécurité ? L'aire piétonne, la zone de rencontre et la zone 30 correspondent à des options sensiblement différentes, même si elles ont pour point commun essentiel de favoriser les déplacements en modes doux et les autres usages de la rue en réduisant la vitesse des véhicules. Les différences entre les trois zones découlent en fait du niveau de confort et de service accordés au piéton. C'est ce critère essentiel qui va permettre de distinguer l'utilisation de telle ou telle catégorie réglementaire.

(extrait de "Zones de circulation apaisée" - Certu aout 2009)

## ZONE 30 :



La zone 30 correspond à des espaces publics où l'on cherche à améliorer le confort et la sécurité de l'ensemble des usagers, dont celle des piétons. Contrairement aux aires piétonnes et aux zones de rencontre, la réglementation relative aux piétons est la même que pour la voirie à 50 km/h. Les piétons n'ont pas de priorité particulière et sont tenus d'utiliser les trottoirs lorsqu'ils existent. Toutefois, la vitesse réduite des véhicules rend compatible la traversée des piétons dans de bonnes conditions de sécurité en tout point de la chaussée. En l'absence de passage piétons, les piétons peuvent traverser où ils le souhaitent tout en restant vigilants. Leurs cheminements s'en trouvent donc facilités.

La zone 30 demeure un espace affecté de manière traditionnelle, (c'est à dire) avec une chaussée pour les usagers motorisés et les cyclistes et des trottoirs pour les piétons. Son aménagement doit :

- **faciliter la circulation des piétons de part et d'autre de la chaussée.** Il se caractérise par une nette différenciation des espaces entre chaussée et trottoirs, que l'on cherchera à rendre aussi larges et confortables que possible;
- **faciliter les traversées** en tout point de la chaussée, en limitant le recours aux passages piétons.

(extrait de "Zones de circulation apaisée" - Certu aout 2009)

## ZONE DE RENCONTRE :



La zone de rencontre se définit sur le plan réglementaire comme une zone à priorité piétonne. Ouverte à tous les modes de circulation, les piétons peuvent s'y déplacer sur toute la largeur de la voirie en bénéficiant de la priorité sur l'ensemble des véhicules (à l'exception des tramways). Pour assurer cette cohabitation de tous les usagers, la vitesse des véhicules y est limitée à 20 km/h. De plus, sauf situation exceptionnelle, toutes les chaussées y sont à double-sens pour les cyclistes. Le stationnement des véhicules n'y est autorisé que sur les emplacements matérialisés à cet effet. (extrait de "Zones de circulation apaisée" - Certu aout 2009)

La zone de rencontre est définie dans le Code de la route comme une section ou un ensemble de rues à priorité piétonne : ouverte à tous les modes de circulation, les piétons peuvent s'y déplacer

sur toute la largeur de la voirie en bénéficiant de la priorité sur l'ensemble des véhicules (à l'exception des tramways). Pour assurer cette cohabitation de tous les usagers, la vitesse des véhicules y est limitée à 20 km/h. De plus, sauf situation exceptionnelle, toutes les chaussées y sont à double-sens pour les cyclistes. Le stationnement des véhicules n'y est autorisé que sur les emplacements matérialisés à cet effet.

La zone de rencontre correspond à des espaces publics où l'on souhaite favoriser les activités urbaines et la mixité des usages sans pour autant s'affranchir du trafic motorisé : rues résidentielles, quartiers historiques, places, sorties d'écoles, rues commerçantes etc. Compte tenu de ce potentiel d'utilisation, de nombreuses communes sont susceptibles d'être intéressées par ce concept, et certaines sont déjà passées au stade de la mise en œuvre.

la priorité est donnée aux piétons qui n'auront pas obligation de circuler sur les trottoirs,

la vitesse des véhicules est limitée à 20 km/h maximum

La « zone de rencontre » peut être une rue, englober une place ou un ensemble de voiries. Elle est d'une dimension relativement peu étendue afin de rendre possible une contrainte forte de vitesse sur les véhicules et une attention soutenue des conducteurs du fait de la priorité piétonne.

En termes d'aménagement et de lisibilité, parmi les idées avancées il y a celle d'une chaussée qui s'efface avec un changement de matériaux et un contraste visuel. Ainsi les usagers motorisés perçoivent que l'espace dans lequel ils pénètrent n'est plus essentiellement destiné à l'écoulement du trafic.

La zone de rencontre est la seule catégorie réglementaire qui autorise une mixité totale des usagers sur une partie de la voirie urbaine. L'objectif de son aménagement sera donc de **créer une autre ambiance urbaine et d'équilibrer les usages**, sur les plans quantitatifs et qualitatifs.

Pour l'aménageur, les enjeux sont les suivants:

- d'une part, inciter les piétons à prendre possession de toute la rue, en s'appuyant sur la forme urbaine, la végétation, le mobilier urbain, le revêtement etc. et en limitant les effets de parois - stationnement longitudinal, barrières, alignements de potelets, etc.
- d'autre part, maintenir des distinctions détectables et repérables entre les espaces, en particulier entre l'espace circulaire par les véhicules et le reste de l'espace public – différences de niveau, revêtement – sans donner l'impression d'un couloir réservé aux voitures. (Extrait - Certu)

## VOIE VERTE :



Route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers

## CADRE LEGAL ET REGLEMENTAIRE DE LA CIRCULATION PIETONNIERE

**\*\* Loi 2005-102 du 11 février 2005** sur l'accessibilité des handicapés.

Art 41 : **Accessibilité** :

« Les aménagements ouverts au public doivent être accessibles à tous, quel que soit le type de handicap ».

Art 45 : **Cheminement continu** :

« La chaîne du déplacement qui comprend le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité est organisée pour permettre son accessibilité dans sa totalité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite ».

**\*\* Décret 2006-1657** : Plan de réalisation.

Article 1

« A compter du 1er juillet 2007, l'aménagement, en agglomération, des espaces publics et de l'ensemble de la voirie ouverte à la circulation publique est réalisé de manière à permettre l'accessibilité de ces voiries et espaces publics aux personnes handicapées ou à mobilité réduite avec la plus grande autonomie possible ».

Article 2

I. – « Le plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics prévu au I de l'article 45 de la loi du 11 février 2005 susvisée est établi par la commune dans les trois ans suivant la date de publication du présent décret. Il précise les conditions et délais de réalisation des équipements et aménagements prévus. Il tient compte des dispositions du plan de déplacements urbains et du plan local de déplacements, s'ils existent ».

**\*\* Décret n°2006-1658** du 21 décembre 2006 sur accessibilité de la voirie et des espaces publics.

1° « Cheminements :

« Le sol des cheminements créés ou aménagés n'est pas meuble, le revêtement n'est pas glissant et ne comporte pas d'obstacle. Le **profil en long** présente la pente la plus faible possible et comporte le minimum de ressauts. Lorsque ceux-ci ne peuvent être évités, ils comportent des bords arrondis ou chanfreinés. La pente transversale est la plus faible possible. Toute dénivellation importante peut être franchie par un plan incliné. Lorsque le cheminement courant se fait par un plan incliné, celui-ci respecte des caractéristiques minimales définies par arrêté ».

« Le **profil en travers** a une largeur suffisante et dégagée de tout obstacle pour permettre le cheminement des piétons en sécurité. Le mobilier urbain, en particulier les bornes et poteaux, y compris lorsqu'ils sont implantés en porte-à-faux, est aisément détectable par les personnes aveugles ou malvoyantes.

Des cheminements praticables, sans obstacle pour la roue, la canne ou le pied, sont aménagés pour permettre l'usage et la traversée des espaces publics, y compris des voies ou espaces pavés.

Lorsque les trottoirs et zones piétonnes comportent des « bateaux », ceux-ci comportent

des ressauts aux bords arrondis ou chanfreinés.

Les passages pour piétons sont clairement identifiés par rapport au reste de la voirie au moyen d'un contraste visuel et d'un repérage, tactile ou autre. Ils sont repérables par les personnes handicapées, notamment les personnes aveugles ou malvoyantes qu'elles soient ou non assistées par un animal. Des bandes d'éveil de vigilance sont implantées au droit des traversées pour piétons ».

« La signalétique et les autres systèmes d'information sont accessibles aux personnes handicapées.

#### **2° Stationnement :**

« Lorsque des places de stationnement sont matérialisées sur le domaine public, au moins 2 % de l'ensemble des emplacements de chaque zone de stationnement, arrondis à l'unité supérieure, sont accessibles et adaptés aux personnes circulant en fauteuil roulant.

Lorsque cet aménagement fait partie d'un projet global de stationnement, le nombre de places réservées est calculé sur la base de l'ensemble des emplacements prévus au projet. Au-delà de cinq cents places, le nombre de places aménagées est fixé par arrêté municipal sans pouvoir être inférieur à dix.

Les emplacements réservés sont librement accessibles. Leur agencement permet à toute personne de rejoindre le trottoir ou le cheminement pour piétons sans danger et sans rencontrer d'obstacle ».

#### **3° Feux de signalisation :**

« Les feux de signalisation lumineuse équipant les passages pour piétons comportent un dispositif permettant aux personnes aveugles ou malvoyantes de connaître les périodes durant lesquelles il est possible de traverser les voies de circulation ».

#### **4° Postes d'appel d'urgence :**

« Les postes d'appel d'urgence et leurs abords sont conçus pour être utilisés par les personnes handicapées, notamment celles qui circulent en fauteuil roulant et les personnes sourdes ou malentendantes ».

#### **5° Emplacements d'arrêt de véhicules de transport collectif :**

« Toute création ou tout aménagement d'un emplacement d'arrêt de véhicules de transport collectif est conçu, conformément au schéma directeur d'accessibilité des services prévu au troisième alinéa du I de l'article 45 de la loi du 11 février 2005, pour faciliter l'accès des personnes handicapées à ces véhicules ainsi que leur embarquement.

L'aménagement des points d'arrêt permet l'arrêt des véhicules de transport collectif au plus près du quai ou du trottoir sur toute leur longueur. L'accès des piétons n'est pas entravé par l'implantation de mobilier urbain ».

#### **\*\* Code de la route :**

Article R 412-34

I. –« Lorsqu'une chaussée est bordée d'emplacements réservés aux piétons ou normalement praticables par eux, tels que trottoirs ou accotements, les piétons sont tenus de les utiliser, à l'exclusion de la chaussée. Ces dispositions ne s'appliquent pas aux 'aires piétonnes' et aux 'zones de rencontre' ».

II. – « Sont assimilés aux piétons :

1° « Les personnes qui conduisent une voiture d'enfant, de malade ou d'infirme, ou tout autre véhicule de petite dimension sans moteur » ;

2° « Les personnes qui conduisent à la main un cycle ou un cyclomoteur » ;

3° « Les infirmes qui se déplacent dans une chaise roulante mue par eux-mêmes ou circulant à l'allure du pas ».

**\*\* Charte de la 'circulation douce' de l'Essonne (approuvée en 2003)**

« **zone de rencontre** » : section ou ensemble de sections de voies en agglomération constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules. La vitesse des véhicules y est limitée à 20 km / h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable.

## **BIBLIOGRAPHIE - REGLEMENTATION**

- CERTU : Une voirie pour tous - Fiche N°3 - Encombrement des trottoirs - Mars 2010
- CERTU : Zones de circulation apaisée - Fiche N°2 - Aout 2009
- Un espace public pour tous - Guide pour une planification cohérente - Fiche N°1
- APF : L'essentiel de l'accessibilité - Le cadre de la Loi