

RAPPORT DE PRESENTATION

**Réflexions pour un aménagement et une
requalification de l'avenue de la République et
l'avenue Jean Jaurès, favorisant la convivialité, le
partage et les déplacements doux**

Juin 2012

Chantal Briend - Nicole Carcone - Gérald Heulluy - Robert Kohler - Christiane
Raux - Christine Sabater

1 - PLACE A L'URBANITE

1.1 - Place des Tilleuls / Place de l'Ancienne Eglise

1.2 - Autour de la Médiathèque,
de l'école Gatinois et de la Place Joffre,
de l'Eglise Saint Jacques et de la Place Rottembourg,
de la Poste et de la rue du Docteur Léon Deglaire

1.3 - Autour de l'Hôtel de Ville, de la place de La Saussaie et de Super U

2 - UN ESPACE PUBLIC POUR TOUS

3 - DES DISTANCES COURTES, FAVORABLES AUX DEPLACEMENTS DOUX

4 - COMMENT AMELIORER L'ESPACE URBAIN ET FAVORISER LES DEPLACEMENTS DOUX

5 - DES POINTS DIFFICILES POUR LES CYCLISTES

5.1 - Des parcours alternatifs

5.2 - Début et fin de la piste cyclable avenue de la République et avenue Jean Jaurès

5.3 - Stationnement vélos sur l'avenue de la République

6 - REFLEXIONS SUR LA REQUALIFICATION DE L'ESPACE PUBLIC DE L'AVENUE JEAN JAURES ET DE L'AVENUE DE LA REPUBLIQUE

6.1 - Avenue Jean Jaurès - Section Rond-point du Réveil Matin / Centre Leclerc

6.2 - Avenue Jean Jaurès - Section Centre Leclerc / Rue Gaston Mangin

6.3 - Avenue de la République - Section Rue Gaston Mangin - Piscine / Médiathèque

6.4 - Avenue de la République - Section : Place Rottembourg / Hôtel de Ville

6.5 - Avenue de la République - Section : Cinéma Le Cyrano / Rue René Cassin

6.6 - Avenue de la République - Section : Rue René Cassin / Marché Saint Hubert

7 - LA PLACE DE LA VOITURE DANS LA VILLE

CONCLUSION

GLOSSAIRE

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

AVENUE DE LA REPUBLIQUE / AVENUE JEAN JAURES.

La question de l'avenue de la République / Jean Jaurès est avant tout **une question urbaine**.

Quelle ambiance veut-on donner à cet axe majeur de la ville? - Axe historique de liaison entre Paris et Lyon. - Axe important de circulation mais aussi attractivité commerciale et de services.

Pour beaucoup de nouveaux habitants de Montgeron, la ville, attractive dans bien des domaines, manque cependant d'un "centre ville".

Pour beaucoup d'anciens Montgeronnais, ceux qui habitent la ville depuis plus de 20 ans, et qui l'aimaient pour son centre animé et commerçant, déplorent aujourd'hui une très forte dégradation du centre de la ville : l'avenue de la République.

Dans l'anonymat de la banlieue, le centre des villes, leur attractivité patrimoniale, administrative et marchande représente une grande part de l'identité de chacune.

La question aujourd'hui semble bien celle-ci : comment rendre le centre ville de Montgeron et l'avenue de la République plus attractifs pour que le commerce se pérennise et que les habitants s'identifient à leur lieu de vie. Une des dernières campagnes publicitaires de la ville est révélatrice : "J'aime ma ville, j'achète à Montgeron". Il faut se poser la question pourquoi n'achète-t-on pas à Montgeron ? Et qui achète à Montgeron ?

L'archétype du centre ville, c'est "la place du village" du centre moyenâgeux, qui regroupe autour d'elle l'activité marchande et les fonctions vitales et administratives de la ville.

A Montgeron, il n'y a pas de centralité. Durant des siècles, cette ville s'est développée comme ville de passage, le long d'un axe important de communication entre Paris et Lyon.

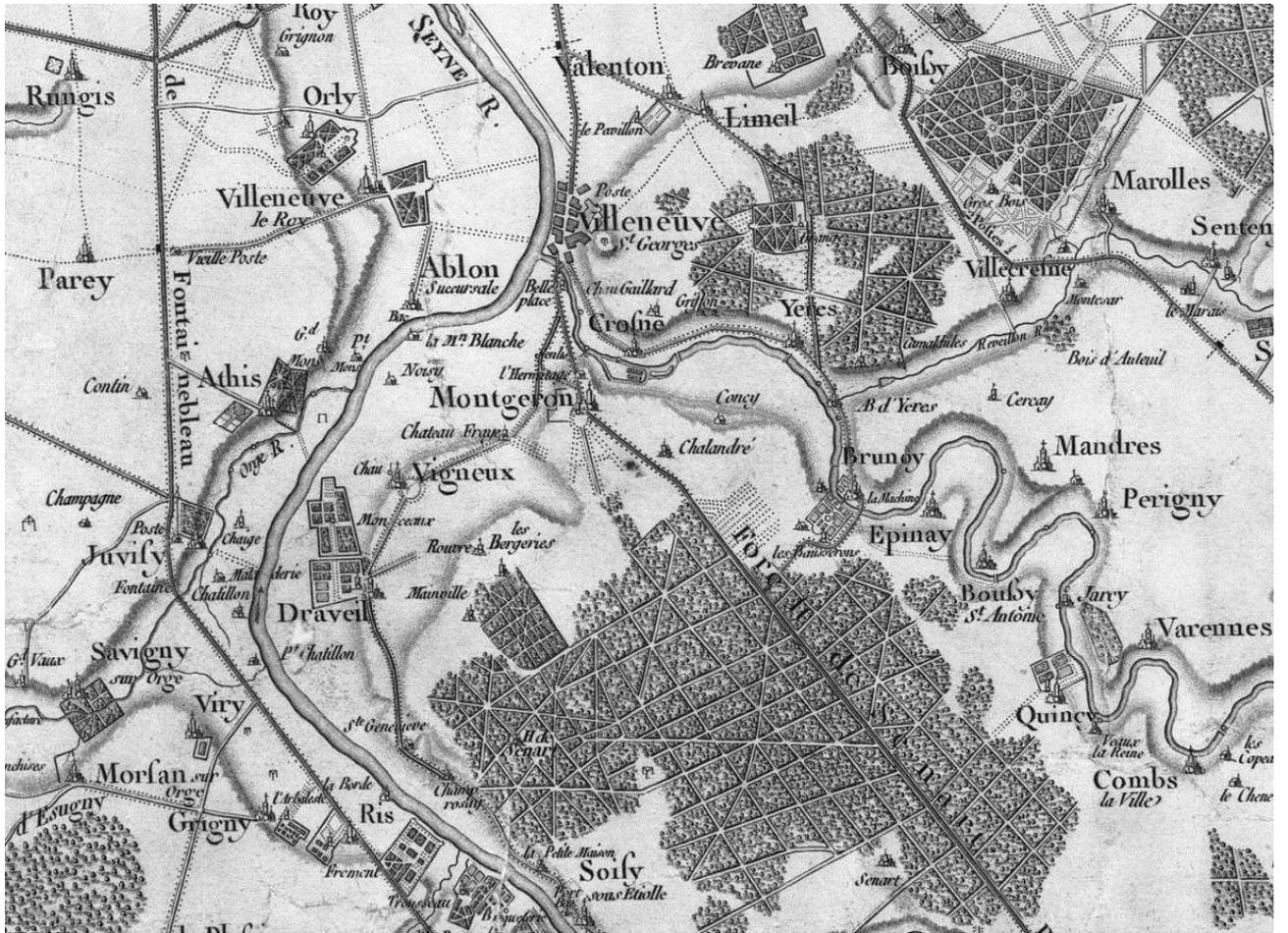
L'avenue de la République rassemble sur environ 2km une très grande partie des fonctions administratives, commerciales et équipements de la ville. C'est un centre ville linéaire.

L'avenue de la République est un lieu de circulation - On y circule mais il y a très peu de place pour s'y arrêter ! - C'est un lieu où l'on passe, mais où l'on ne s'arrête pas – Sauf peut-être pour les véhicules motorisés qui y trouvent place. L'avenue de la République manque d'espace pour se poser, pour se retrouver. L'avenue de la République manque de façon cruciale de centralités, d'espaces de rencontre et de convivialité.

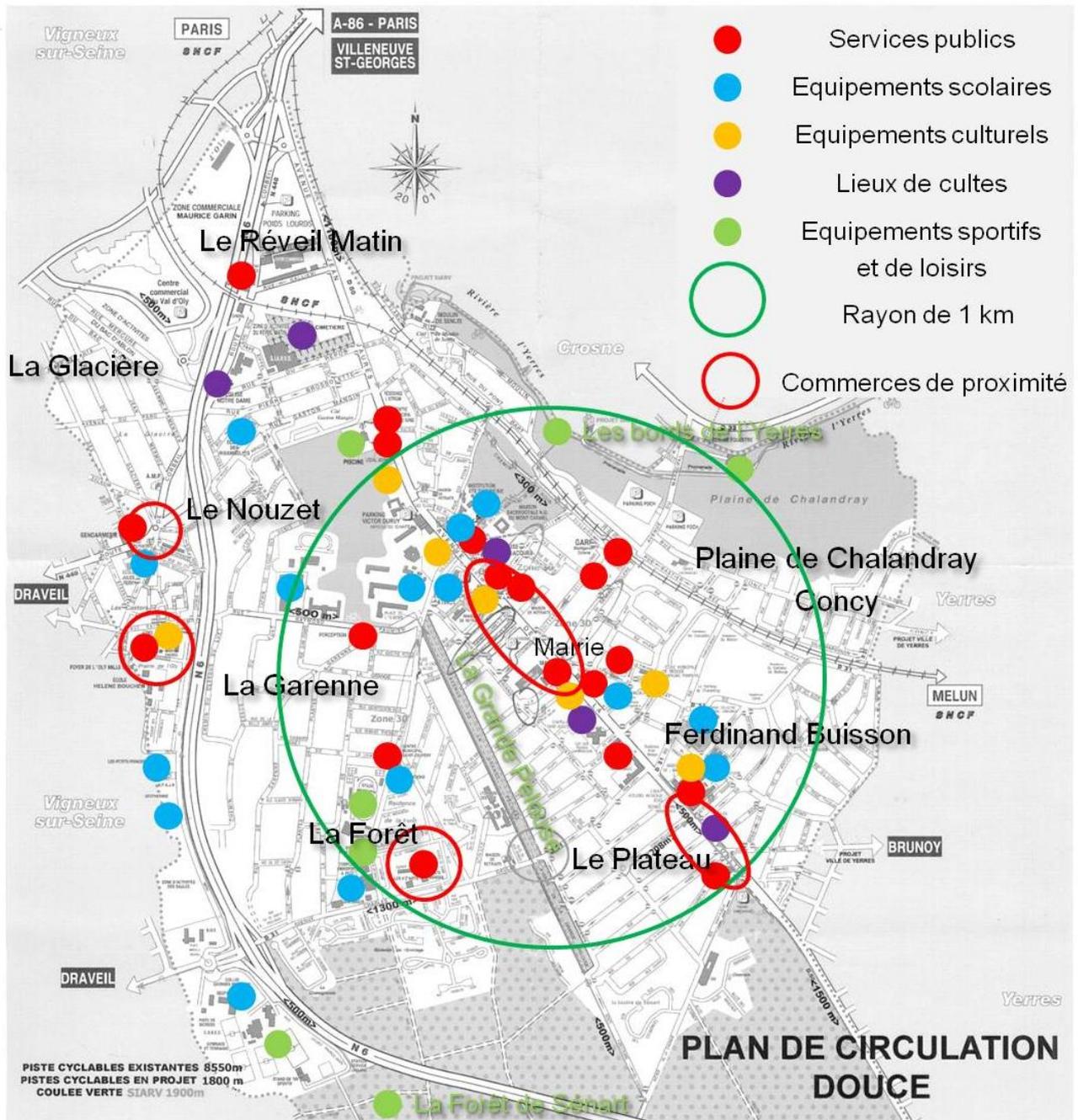
Et pourtant il existe bien des lieux pour fabriquer ces espaces urbains de rencontres qui manquent tant aujourd'hui. Ces espaces sont malheureusement très négligés ou encombrés de véhicules.

L'espace public est fait pour tous ! C'est un espace qui se partage entre automobilistes, piétons, cyclistes, jeunes, vieux, handicapés, valides, habitants, visiteurs,

A l'image de ce que représente la Grande Pelouse pour l'identité de la ville de Montgeron, pour le loisir et la détente ainsi que pour le lien social, l'avenue de la République doit redevenir un lieu d'attractivité, d'identité et de convivialité pour tous et partagé par tous.



Carte Cassini - 1736



Carte des équipements de la ville de Montgeron

Une grande partie des équipements de la ville se concentrent autour de l'Avenue de la République.

1 - PLACE A L'URBANITE

L'espace public est un lieu de sociabilité

Réflexion sur trois sites :

- Place des Tilleuls
- Place Joffre - Place Rottembourg - Rue du Docteur Léon Deglaire
- Place de la Saussaie - Centre commercial "Super U" - Hôtel de Ville

1.1 - Place des Tilleuls - Place de l'Ancienne Eglise



Place des Tilleuls / Place de l'Ancienne Eglise : un parking de 13 places – deux commerces



Cet espace est le centre historique de l'ancien village de Montgeron. C'est également l'entrée du centre de la ville actuelle.

Cette place est située à l'entrée de l'accès au vieux bourg et en face de l'ancien château.

Cette place donne accès aujourd'hui à de nombreux équipements scolaires qui occupent le vieux bourg. Ce lieu est très fréquenté par les utilisateurs des équipements scolaires et par les riverains..

Elle bénéficie d'une belle vue sur le château devenu lycée et d'une bonne exposition Sud / Ouest.

Cet espace pourrait être un lieu privilégié pour de la restauration (gastronomie), qui manque à Montgeron !

Un peu en retrait de l'avenue de la République, cette place bénéficie d'une certaine quiétude et d'une bonne visibilité.

Notre proposition serait de réunir les deux places en un espace public requalifié fluide et unitaire sous forme d'une place minérale à l'ombre des tilleuls existants où les commerces pourraient étendre leur activité commerciale à l'extérieur.

Un accès véhicules serait maintenu pour les écoles, les riverains et les véhicules de secours – sous forme d'un espace de rencontre.

Le stationnement automobile devrait être réduit à 6 / 8 places maximum de stationnement réglementé (zone bleue par exemple) sur la partie nord de la place.

Cette place pourrait être agrémentée de bancs sous l'ombrage des tilleuls.

C'est un joli lieu de rencontre, qui revalorise et révèle l'histoire urbaine de la ville.

C'est également un lieu qui peut créer de l'identité.

> zones de circulation apaisée

> signalisation



r. de l'ancienne église



pl. des tilleuls



r. des prés



une signalisation claire, simple et correcte

1.2 - Autour de la Médiathèque, de l'école Gatinois et de la Place Joffre, de l'Eglise Saint Jacques et de la Place Rottembourg, de la Poste et de la rue du Docteur Léon Deglaire



Le moindre retrait de façade, la moindre dilatation de l'espace public au droit de l'avenue de la République, le moindre espace inséré au creux du tissu urbain de la ville, sont autant de richesses, de respirations et de surprises urbaines à valoriser et à partager.

Il s'agit là d'un ensemble d'espaces publics qui se succèdent et qui sont pour la plupart en relation à des équipements publics (Médiathèque, écoles, église, poste, musée)

Malheureusement, ces espaces sont davantage occupés par des voitures en stationnement, et leurs aménagements sont souvent hostiles aux piétons.

De plus, ces lieux ne sont pas toujours identifiables, ni nommables.

Par exemple, la place sur le côté de la médiathèque n'a pas de nom, la place Joffre est un parking, le square devant l'école Gatinois n'a pas de nom ou plutôt une simple plaque indique qu'il s'agirait peut-être du "Carrefour Pierre Mendès France".

Ces lieux publics ne peuvent pas véritablement fonctionner comme lieu d'identité ou de repère dans la ville.

Pourtant, ces espaces pourraient devenir de vrais lieux d'attractivité, de repos et d'identité.

Ce sont des lieux qui racontent l'histoire de la ville.

Ce sont des typologies urbaines qui mettent en valeur le patrimoine bâti et les équipements publics.

Le réaménagement et la requalification de ces espaces publics n'interdisent pas d'y maintenir du stationnement temporaire et réglementé, mais dans un partage équitable entre la voiture, le piéton et le vélo permettant de développer du lien social et de la convivialité.



Place Joffre : une place qui ressemble davantage à un parking (33 places) qu'à une place. Les piétons s'y fauillent sans y être respectés.

Place Joffre :

Il faudrait réduire la prépondérance de l'automobile au profit d'une place paysagée et plantée d'arbres.

Cet espace en lien avec l'école Gatinois, pourrait devenir une place / square, plantée d'arbres et pouvant accueillir des jeux d'enfant et des bancs.

Cette place lovée dans son tissu urbain ancien pourrait devenir un lieu paisible, accueillant, protégé de la circulation et du bruit de l'avenue de la République. Un lieu sécurisé à l'entrée de l'école Gatinois. Un lieu identifiable et donc nommable.

Cette place devrait être aménagée avec les bancs sous les arbres pour se reposer et converser, des jeux d'enfants pour se défouler, des jeux de boules pour se retrouver et se détendre.

Cette place pourrait accueillir bien entendu quelques places de stationnement et un accès pour les véhicules de secours et les taxis, sous forme d'un espace partagé où la vitesse serait limitée à 20km/h voir 15km/h.

Cette place pourrait aussi accueillir d'autres usages, comme un marché, une brocante, des festivités liées à l'école, etc.

L'aménagement de cet espace devrait être traité en zone de rencontre depuis l'avenue de la République pour accéder à l'école, en unifiant l'espace attribué aux piétons et aux véhicules.



Square devant l'école Gatinot



"Square Gatinot" - Carrefour Pierre Mendès-France :

De par sa situation en retrait et en surplomb de l'avenue de la République, ce square a la qualité d'être protégé des flux de circulation. Il est planté d'arbres et aménagé avec des bancs.

Pourtant ce square est très peu fréquenté, parce qu'il est enclavé et peu accessible (Il n'y a pas d'accès de plain-pied depuis les rues adjacentes)

Notre proposition est d'aménager des accès clairs, visibles et accessibles de plain-pied depuis la place Joffre et depuis la rue des Bois, pour que ce square devienne un espace fluide pour les piétons, un lieu pour se poser et se retrouver.

Ce square est aussi un lieu d'articulation. Il est le lien entre l'avenue de la République, la place Joffre et au delà de la rue des Bois, vers la médiathèque et la place (sans nom) qui la borde.

Le stationnement parasite aux abords du bâtiment de l'école Gatinot devrait être supprimé, au profit d'un prolongement du square jusqu'au pied du bâtiment. Cela permettrait également de mettre en valeur le bâtiment de l'école Gatinot (exemple du patrimoine architectural des années 50 de la ville de Montgeron et qui n'est pas sans intérêt)



Place Rottembourg : Une zone de rencontre qui n'avoue pas son nom !

La place Rottembourg :

Cette place est aménagée dans l'esprit d'une zone de rencontre mais sans vraiment le dire, car officiellement, il s'agit d'une zone 30 où la voiture est prioritaire sur le piéton.

Pourquoi ne pas faire de cette place un vrai espace de rencontre où la vitesse maximale serait limitée à 20km/h?

Malgré des aménagements qualitatifs, la présence du stationnement automobile reste dominante.

Toutefois, l'aménagement de la place Rottembourg va dans le sens de ce que l'on devrait généraliser dans ce quartier. C'est à dire : une mise à niveau de la chaussée et des espaces piétons, un travail qualitatif des revêtements de sols et les prémices d'un traitement paysager.

Il est dommage que la sculpture, qui a été déplacée de la place de la gare vers ce lieu, soit reléguée sur un espace résiduel de la place. L'espace aménagé avec un banc, ne trouve pas son usage. Il n'a pas les qualités d'un espace de convivialité, coincé et enfoncé entre le stationnement automobile et l'avenue de la République. De plus, cet espace n'est pas accessible aux personnes à mobilité réduite (PMR).



Rue du Docteur Léon Deglaire - rue du Presbytère :

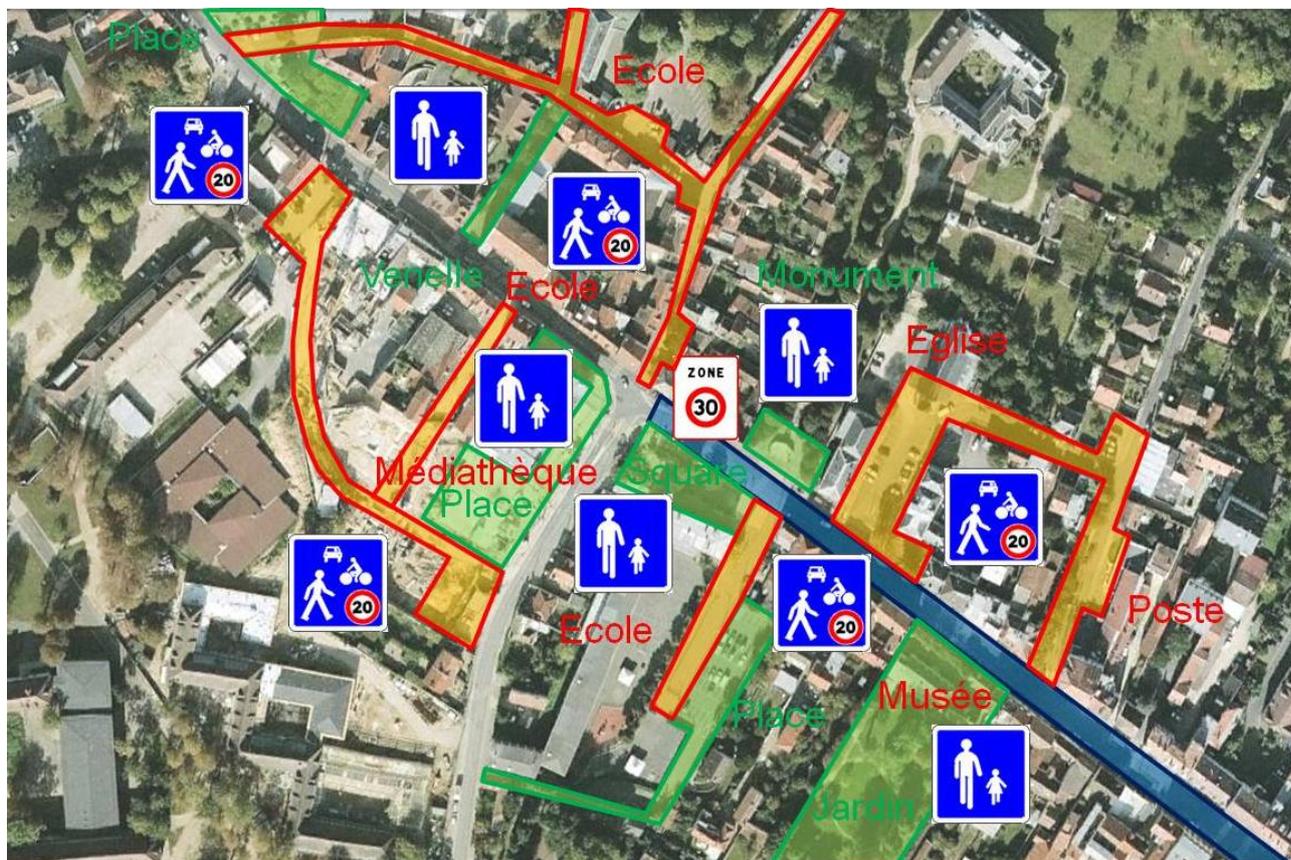
La rue du Docteur Léon Deglaire et les abords de la poste, forment un espace exigu, fréquenté quotidiennement par les Montgeronnais qui doit trouver son apaisement dans un aménagement à dominante piétonne.

La rue du Presbytère et la rue Léon Deglaire (poste) devrait être aménagée en zone de rencontre (vitesse maximale 20km/h et priorité du piéton sur le cycliste et la voiture) et faire le lien avec la place Rottembourg.



Voir l'étude ci-jointe : " Un dimanche après la messe", sur la place Rottembourg et les abords de la Poste.

Voir l'étude ci-jointe : " Rue du Docteur Léon Deglaire", sur une zone de rencontre aux abords de la Poste



Plan de repérage des zones de rencontre et les espaces à vocation piétonne situés sur les espaces publics majeurs, autour de la médiathèque, de l'école Gatintot, de l'église, de la poste et du musée.

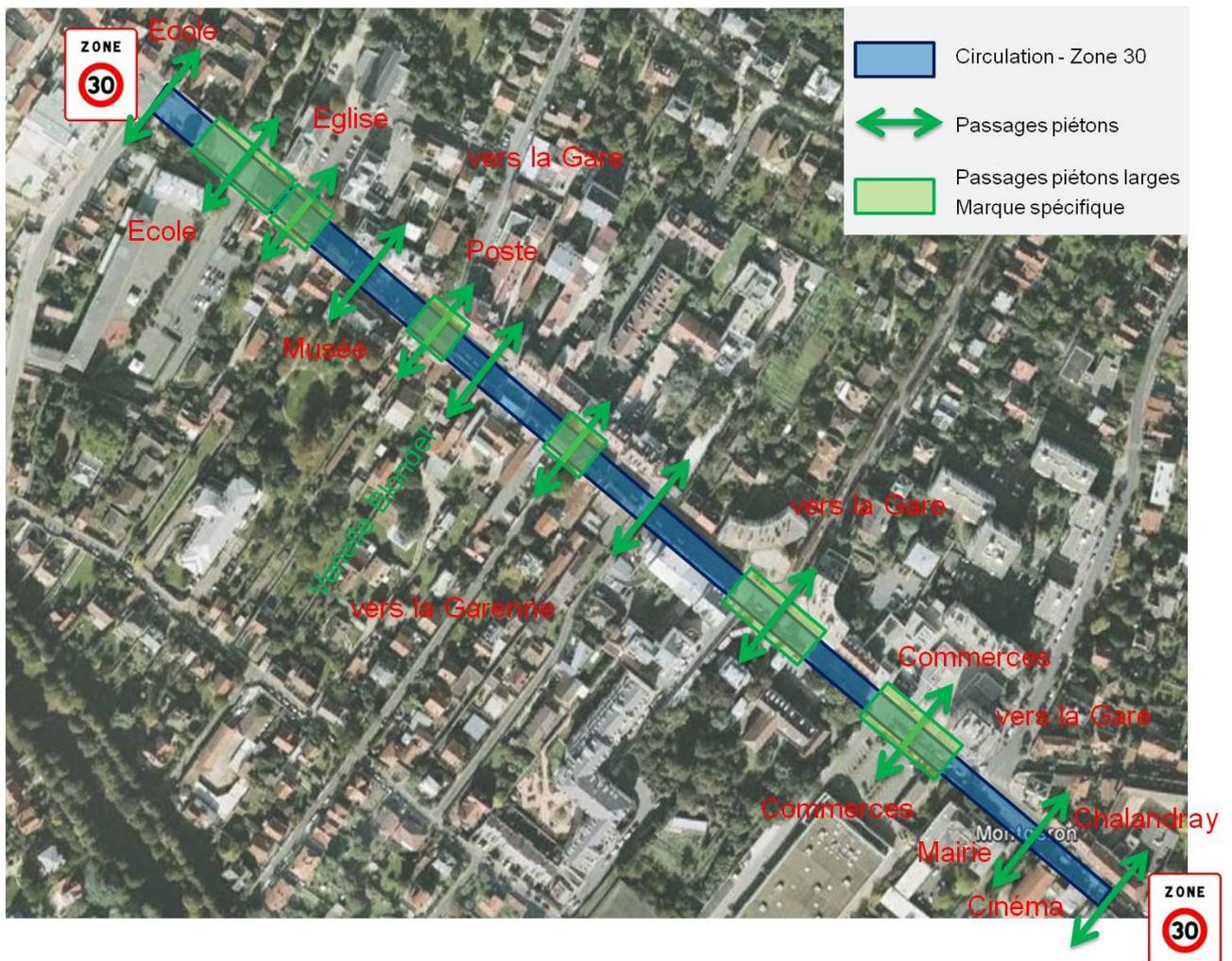
Espaces piétons :

- Les abords de la médiathèque
- Le square Gatintot
- La place Joffre et la venelle qui mène à la rue des Bois
- Les abords du Monument aux Morts
- La place des Tilleuls
- Les jardins du Musée



Zones de rencontre :

- La rue René Haby
- La rue de l'Ancienne Eglise
- La rue des Prés Montagne Crève Cœur
- L'accès à l'école Gatintot
- La place de Rottembourg
- La rue du Presbytère
- La rue du Docteur Léon Deglaire



A partir du carrefour de la médiathèque (Carrefour Pierre Mendès-France) et jusqu'à la mairie, nous proposons d'apaiser la circulation à 30 km/h. Nous proposons également de multiplier des passages piétons larges et confortables

1.3 - Autour de l'Hôtel de Ville, de la Place de La Saussaie et de Super U



Cet espace qui fonctionne autour de la Mairie, les centres commerciaux Super U et de la Saussaie, des petits commerces, mais également à quelques mètres de là, le cinéma le Cyrano et le centre très fréquenté de Chalandray représente le **centre contemporain** de la ville de Montgeron

Historiquement, c'est aussi le centre de l'ancien village de Chalandray.

Notre proposition est de revaloriser cette centralité en révélant et dynamisant son urbanité.

La place du centre commercial "La Saussaie" et le centre commercial "Super U" sont malheureusement sans liaison - Cet ensemble pourrait former une belle place centrale pour la ville, tournée autour de la Mairie, du commerce et du logement.



A la différence de la place des Tilleuls et de l'ensemble Gatinot / Eglise / Poste, ces deux emprises ne sont pas du domaine public, mais des propriétés privées.

La place de la Saussaie est déjà constituée. Mais son commerce ne fonctionne pas, car cette place est isolée des flux piétons.

Elle est coupée physiquement de son pendant commercial et très attractif que représente "Super U", à la fois par l'avenue de la République, mais surtout par les jardinières le long de l'avenue qui font obstacle aux piétons, et les empêchent de traverser.



Très clairement, la résidence de La Saussaie a été conçue autour de cette idée de fabriquer un lieu public, tourné autour du commerce et protégé du flux de circulation de l'avenue.

Par contre, l'implantation du centre commercial "Super U", est conçu quant à lui, comme beaucoup de supermarchés de périphérie de ville : c'est à dire, un bâtiment posé au milieu de son parking sans qualité et sans souci d'intégration urbaine.

La différence avec les supermarchés de périphérie de ville et le problème majeur est que cet emplacement est situé au « Cœur de ville », au centre de la ville de Montgeron !

Contrairement à la place de La Saussaie, le site de "Super U" est plus complexe puisqu'il n'a pas intégré de dimension urbaine dans sa conception. L'implantation du supermarché répond uniquement à des critères commerciaux.

Il pourrait être intéressant de repenser et de revaloriser ce site autour d'un vrai espace public central et paysager.

Tout en conservant l'activité d'un supermarché et de petits commerces, d'autres programmes pourraient y être intégrés comme du logement et des services, ainsi qu'un parking souterrain pour le supermarché et les logements.

Ce projet permettrait à la fois de requalifier un espace public central. Et revaloriser un foncier important en plein centre de la ville.

Le projet doit se construire autour d'un espace public majeur en lien avec la place de la Saussaie et de la Mairie. En facilitant les traversées d'une rive à l'autre et en apaisant la circulation automobile - par exemple grâce à une chaussée surélevée au niveau des trottoirs ou par un traitement de sol clairement différencié de la chaussée (Semblable au passage piéton devant le monument aux morts).

Le trottoir à l'entrée du parking Super U n'est pas respecté en tant que tel. Il faut sécuriser le passage des piétons de l'entrée des véhicules sur le parking.

Le projet nécessite le réaménagement du carrefour de la Mairie en le simplifiant.

Ce carrefour a été pensé exclusivement en faveur de la fluidité des voitures, excluant totalement le confort de déplacement des piétons et des vélos.

Voir l'étude ci-jointe : " Place de la Mairie", sur les abords de la Mairie et du centre commercial



Objectifs :

Retrouver l'attractivité du centre ville. Pour redynamiser l'activité économique et commerciale. Redonner sa place aux piétons pour qu'ils trouvent du plaisir à flâner, se retrouver, échanger, consommer.

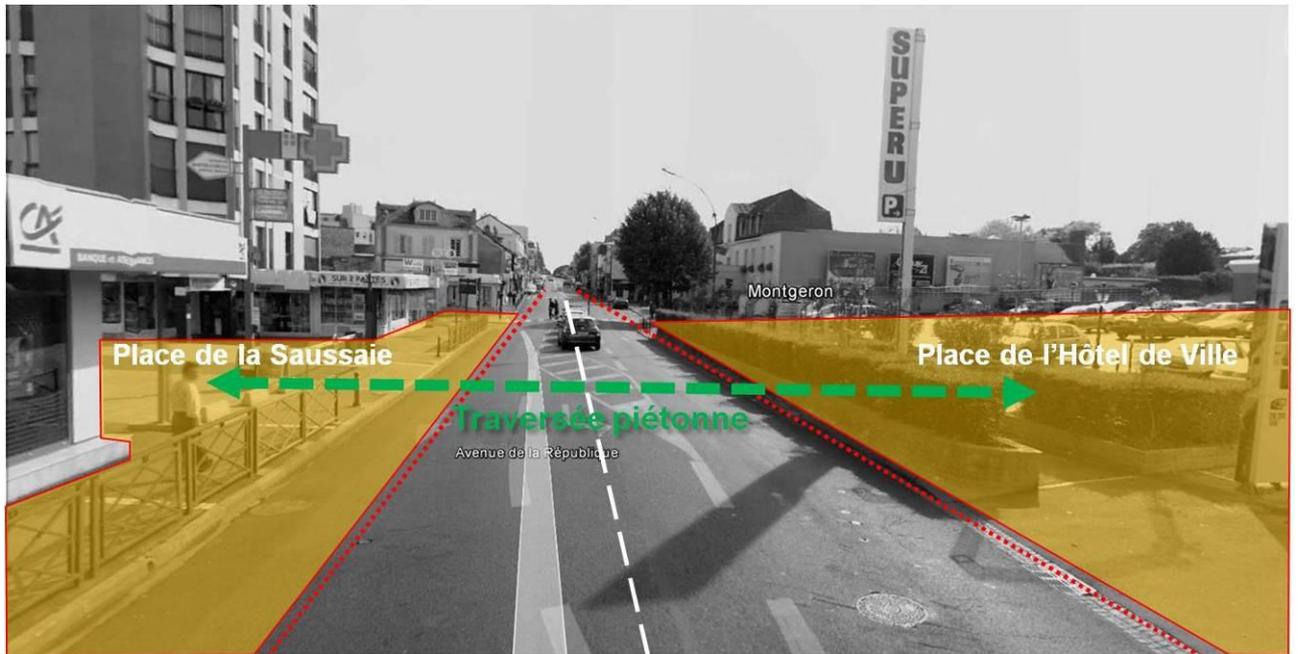
Créer de vraies centralités tournées autour des équipements et de l'activité commerciale.

Propositions :

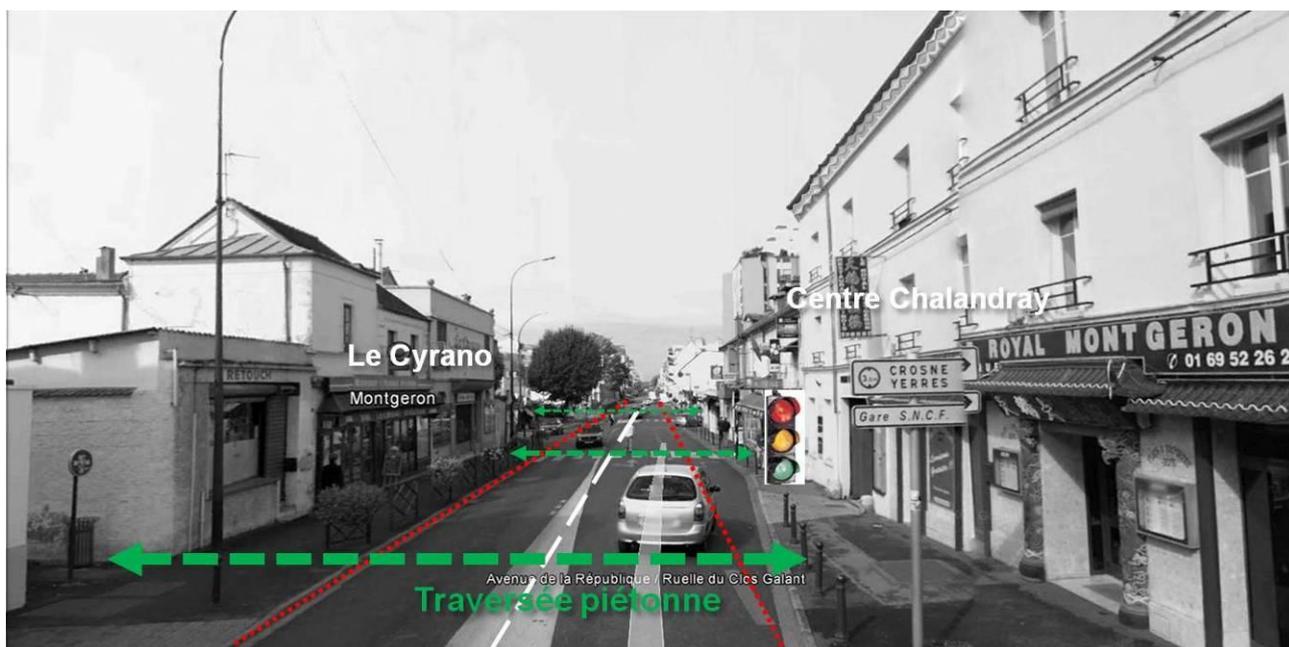
- Suppression, sur l'avenue de la République et sur la rue du Général Leclerc, des voies de présélection qui sont très courtes et ne permettent pas véritablement une plus grande fluidité de la circulation des voitures.
- Suppression des obstacles (jardinières et barrières) de part et d'autre de la chaussée, empêchant les piétons de traverser.
- Réduction de l'emprise de la chaussée à 2 voies (actuellement 3 voies) - soit 6.5m comme les autres sections de l'avenue de la République - pour améliorer la traversée des piétons en réduisant la distance entre les deux rives de l'avenue et en élargissant de fait des trottoirs.
- Elargissement des trottoirs :

Dans la partie Sud du carrefour : d'une part aux abords du cinéma le Cyrano et d'autre part du café tabac Le Voltigeur et du centre de Chalandray, également au tournant avec la rue de Chalandray devant l'Agence l'Adresse où le trottoir est extrêmement étroit.

Dans la partie Sud du carrefour : devant la Mairie et devant les commerces en face.



- Positionnement des feux tricolores en amont des deux places.



Avenue de la République - Au Sud des deux places



Avenue de la République - Au Nord des deux places

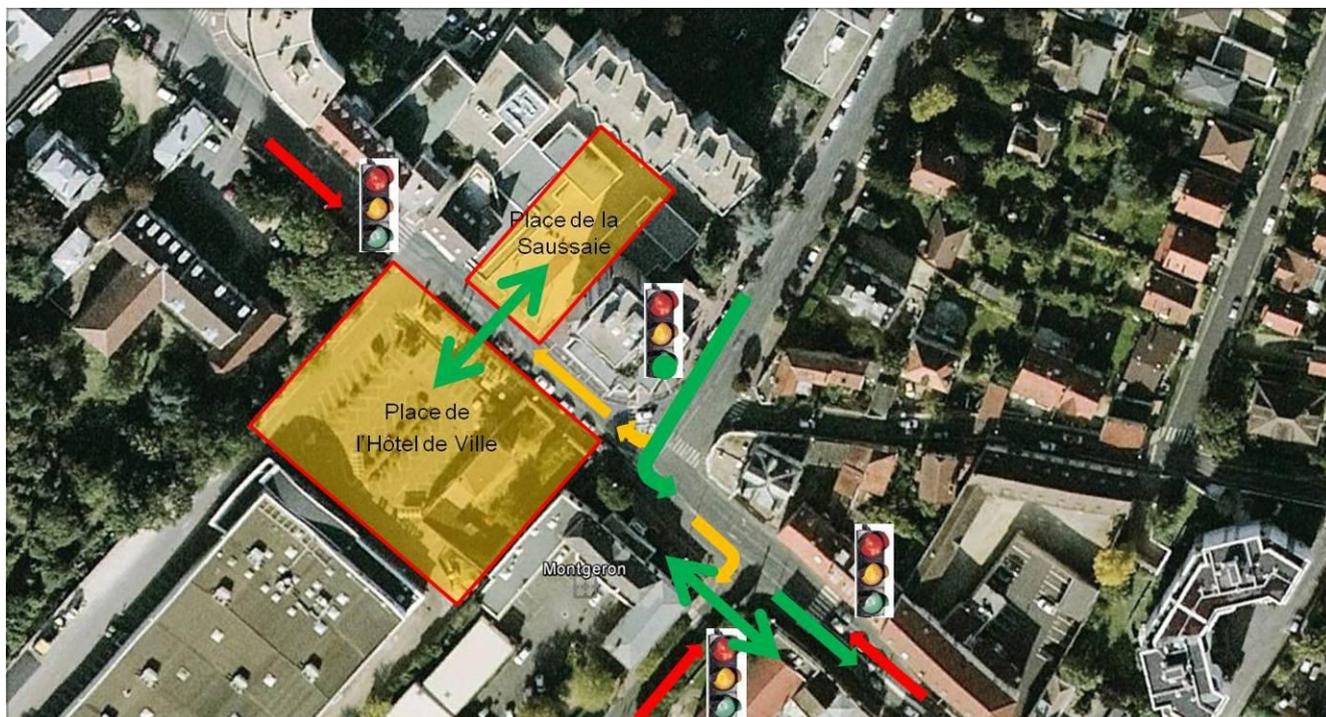
- Régulation des feux tricolores en 4 temps en donnant la priorité à la fluidité piétonne :

TEMPS 1



- Priorité aux flux Nord / Sud (Piétons et voitures)

TEMPS 2



- Priorité aux flux Est

- Priorité aux flux piétons Place de l'Hôtel de Ville / Place de la Saussaie et rue de la Vénérie

TEMPS 3



- Priorité aux flux Sud / Nord (piétons et voitures)

TEMPS 4



- Priorité aux flux Ouest / Est

- Priorité aux flux piétons Place de l'Hôtel de Ville / Place de la Saussaie, Cyrano et rue du Général Leclerc

2 - UN ESPACE PUBLIC POUR TOUS

La place de la voiture sur l'avenue de la République (comme dans toute la ville de Montgeron) est prédominante ; Laissant peu de place aux autres utilisateurs de cet espace public majeur et structurant.

« Elle circule, elle stationne partout. L'avenue ressemble à un grand parking ! »

Plus de 1400 places de stationnement automobile sont disponibles sur l'avenue et ses abords.
(Voir tableau ci-après)



Rue des Prés - Montagne Crève Cœur

Une petite place pittoresque du vieux village de Montgeron, malheureusement envahie de voitures.





Rue René Haby

Pourtant l'avenue de la République compte plusieurs parkings publics souterrains, sous-utilisés (le Parking du centre et celui de la Médiathèque)

Pourquoi la rue René Haby (nouvellement créée est-elle si encombrée de véhicules ?

Pourquoi les trottoirs sont-ils si étroits (ne respectant pas la réglementation)

Les parkings souterrains des nouvelles résidences sont-ils suffisants ?

La présence dominante et envahissante de la voiture dans la ville de Montgeron rend la qualité de l'espace public assez médiocre, et difficile pour le déplacement des piétons et des cyclistes.



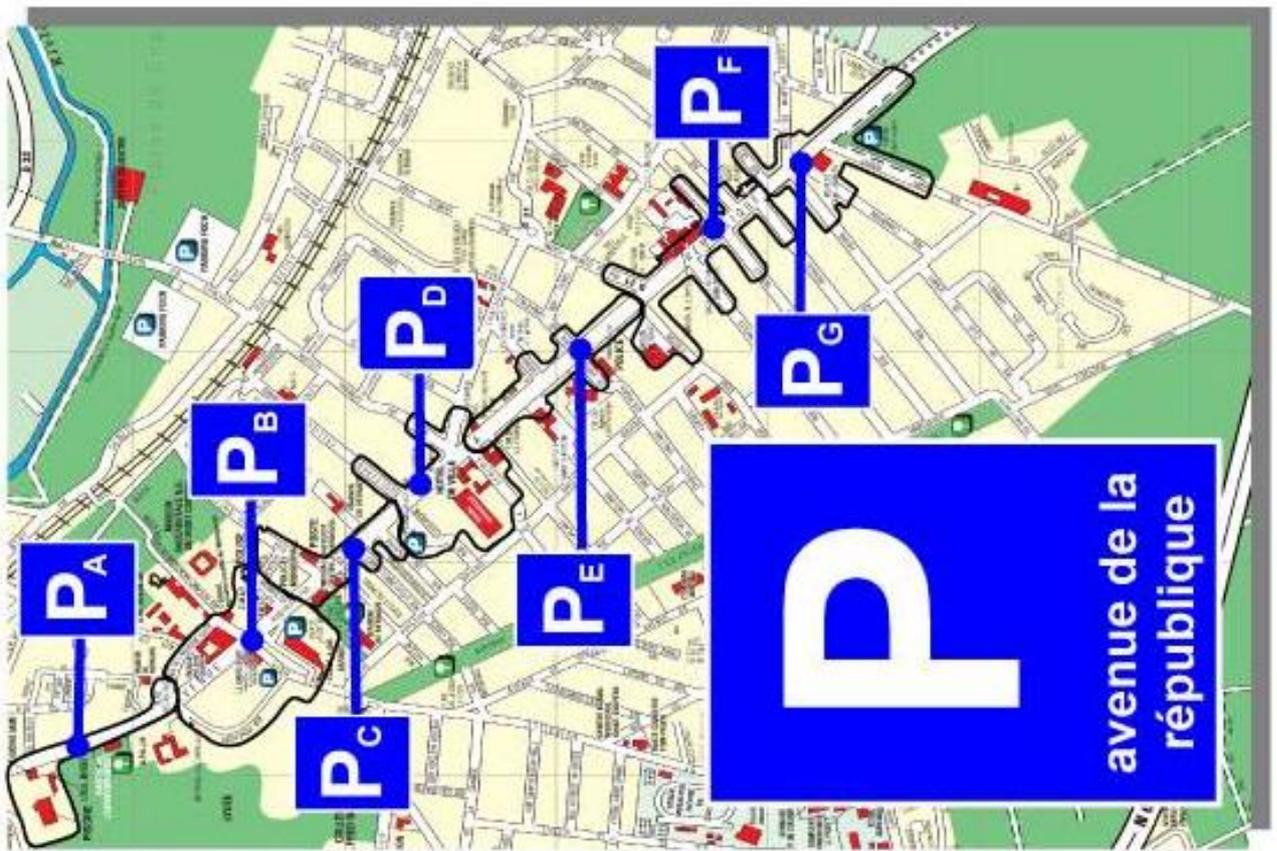
Carrefour de la Mairie



Avenue de la République



Carrefour de la Mairie



places de stationnement* avenue de la république		
A	tronçon nord piscine, maison d'environnement, pl. des tilleuls, ...	148
B	autour de la médiathèque parking carré d'art, parking joffre, pl. rottembourg, ...	322
C	centre nord - rue commerçante commerces, la poste, ...	93
D	centre ville hôtel de ville, les centres commerciaux, parking du centre, ...	429
E	section cyrano - commissariat commerces, station de service, ...	85
F	centre sud - rue commerçante commerces, services publiques, ...	179
G	marché saint-hubert	210
les places au total :		1.476

* places de stationnement destinées au public, pmr incluses, dans l'avenue de la république et tout près de l'avenue, en dehors du parking privé réservé au privé, en dehors du parking public réservé au personnel administratif (mars 2012)

3 - DES DISTANCES COURTES, FAVORABLES AUX DEPLACEMENTS DOUX

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

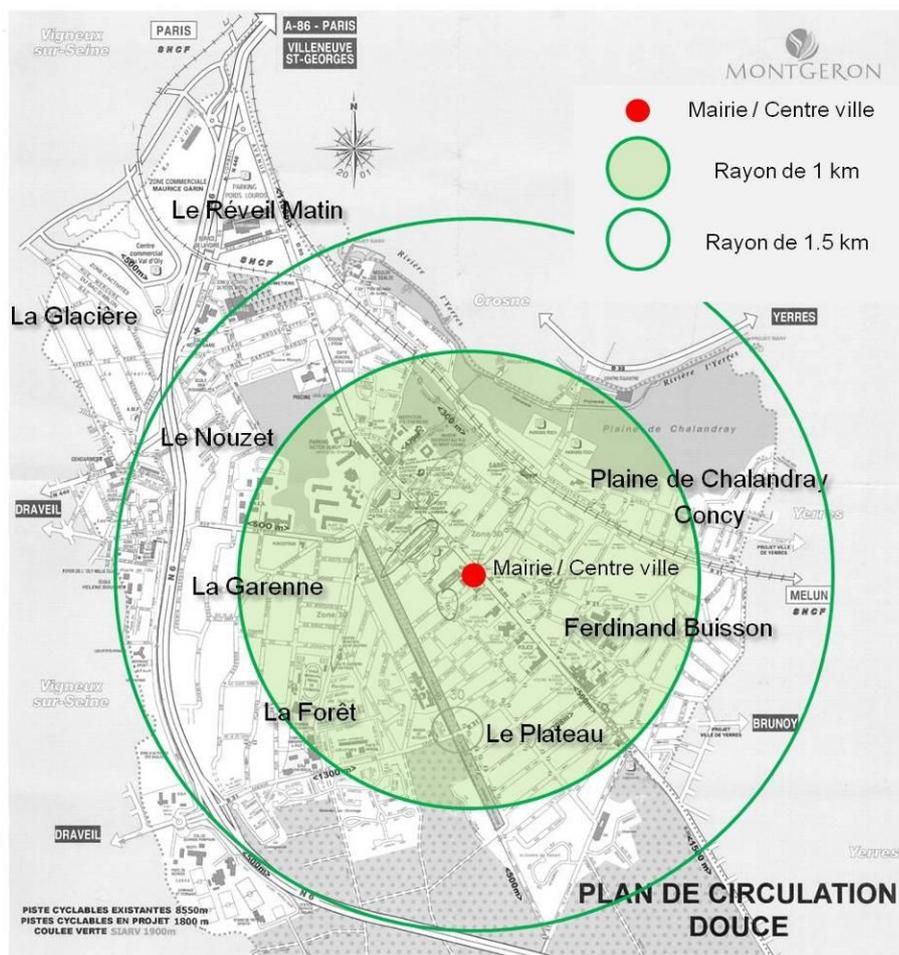
1km = 10 à 20 minutes à pieds
= 15 minutes en moyenne

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



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

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

Le territoire urbanisé de Montgeron est peu étendu. Le "centre ville" (commerces et équipements) est sur le plan géographique relativement centré sur la ville, ce qui rend les différents quartiers peu éloignés de ce centre ville, à l'exception du Réveil Matin, de la Glacière et dans une moindre mesure du quartier du Nouzet.

De plus, le centre ville, pris au sens du lieu d'attractivité commerciale et de services, s'étend sur une grande partie de l'avenue de la République, et rend ainsi cette proximité plus grande aux quartiers résidentiels.

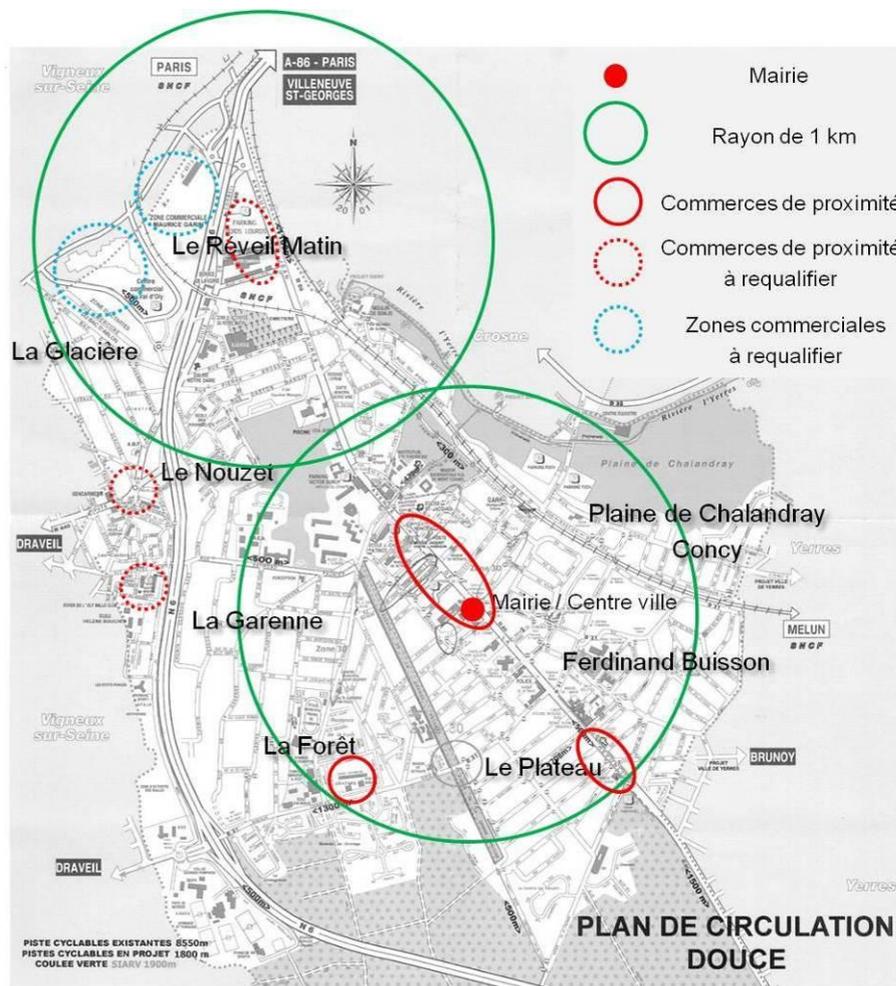
On peut en effet distinguer deux principaux lieux d'attractivité sur l'avenue de la République :

- Entre la Médiathèque et la Mairie
- Et autour du marché St Hubert

Une troisième centralité pourrait ou devrait se développer le long de l'avenue Jean Jaurès, autour du projet de mutation du quartier du Réveil Matin.

Cette très grande proximité des quartiers résidentiels aux centres d'attractivité de la ville est un facteur favorable aux déplacements doux que sont la marche à pied et le vélo.

Les centralités commerciales



Cette carte des centralités commerciales montre que sur le Plateau, les distances des quartiers résidentiels aux commerces de proximité sont inférieures à 1km. Le commerce y est également plus diversifié et plus qualitatif. (Voir également page 4 - la carte des équipements)

Cette carte montre également la nécessité de revaloriser des centralités commerciales existantes et plus éloignées du Plateau, comme la Glacière et le quartier de l'Oly, et surtout de développer le commerce de proximité dans le bas de Montgeron, autour du Réveil Matin.

4 - COMMENT AMELIORER L'ESPACE URBAIN ET FAVORISER LES DEPLACEMENTS DOUX

Une mutation de l'espace public est à imaginer pour certains tronçons centraux et très fréquentés.

Reprofilier et **requalifier l'espace public** pour donner plus de place aux piétons.

Retravailler les gabarits de l'avenue pour mieux définir la place de chacun et pour que chacun trouve sa place sur l'espace public.

Créer des respirations à dominante piétonne, le long de cet axe rectiligne, **places, parvis, espaces en retrait et protégés des flux de circulation**. Mise en valeur de lieux déjà existants (Place de la Saussaie / Centre commercial "Cœur de Ville", Place de l'ancienne Eglise / Place des Tilleuls, Square Gatinet, Place Joffre / Place de l'ancien marché)

Libérer l'espace, et en particulier les trottoirs, des nombreux obstacles (jardinières, panneaux publicitaires, poubelles et autres ...) qui rendent difficiles les déplacements piétons sur les trottoirs. Et prévoir des emplacements réservés pour ces différents usages.



Trottoir devant le centre commercial Super U - Les jardinières et le panneau publicitaire gênent le passage des piétons.



République / Esclaibe d'Hust. La jardinière empiète sur la largeur du passage piéton et les poubelles bloquent son débouché.

Permettre aux commerçants de développer leur activité sur l'espace public, **en créant des espaces publics plus larges et plus généreux.**

Apaiser la circulation des véhicules.

Simplifier les parcours pour mieux s'orienter.

Penser l'espace public en rapport aux usages



Accès à l'école Gatnot et à la Place Joffre

Favoriser les continuités, éviter les obstacles,

Clarifier la place de chacun pour éviter les conflits d'usage. Clarifier l'espace et la signalisation.



Place Rottembourg

Améliorer et sécuriser les traversées piétonnes et cyclistes. Au carrefour de rues, la visibilité des piétons doit être préservée entre 0.60 et 2.30m de hauteur.



jardinière et la poubelle

Avenue de la République. Visibilité masquée par la

Questionner **la place du stationnement** sur l'espace public.



Avenue de la République

Paysager les parkings en surface - Le règlement du POS actuel exige la plantation d'un arbre pour 4 places de stationnement en surface - Cette règle devrait être appliquée également sur l'espace public.



Parking du Marché St Hubert

Embellir sans grandiloquence - Cela ne compte pas plus cher de faire beau ! - Faire sobre et qualitatif, cohérent, harmonieux et respectueux de l'environnement patrimonial et écologique.

L'avenue Jean Jaurès et l'avenue de la République, représentant un axe majeur et structurant de la ville, devraient être au moins aussi belles, attractives et représentatives que la Grande Pelouse.

5 - DES POINTS DIFFICILES POUR LES CYCLISTES

5.1 - Des alternatives de déplacement pour éviter d'emprunter l'avenue de la République

1 - Le tronçon depuis la rue Gaston Mangin (début et fin de la piste cyclable de l'avenue Jean Jaurès) à la Médiathèque.

Ce tronçon est peu attractif commercialement.

Par contre il dessert deux équipements importants : la piscine, la maison de l'environnement et son jardin.

La rue est en forte pente, les trottoirs sont étroits, il n'y pas de bande cyclable et la chaussée est étroite.

2 - Le centre ville commerçant entre la Médiathèque et la Mairie.

Tronçon très attractif, avec des commerces de proximité, des services et des équipements

La circulation est dense, les trottoirs sont étroits et peu confortables, il n'y a pas de bande cyclable.

3 - Le tronçon Mairie jusqu'au croisement avec la rue René Cassin (début et fin de la piste cyclable)

Moins attractif commercialement, malgré de nombreux équipements et services.

La circulation est dense, les trottoirs sont étroits et peu confortables, il n'y a pas de bande cyclable.

Parcours alternatifs et parallèles à l'avenue de la République pour les cyclistes :

1 - Le tronçon depuis la rue Gaston Mangin (début et fin de la piste cyclable de l'avenue Jean Jaurès) à la Médiathèque.

Dans la partie nord de l'avenue de la République, seul le contournement par l'Est est possible. L'emprise du lycée faisant obstacle à toute déviation par l'Ouest.

Depuis l'avenue Jean Jaurès prendre la rue Morin - rue de l'Ermitage - ruelle de Bart - ruelle du pont de Bart - rue de l'Ancienne Eglise - rue des Prés Montagne Crève Cœur pour aboutir au rond-point de la Médiathèque..

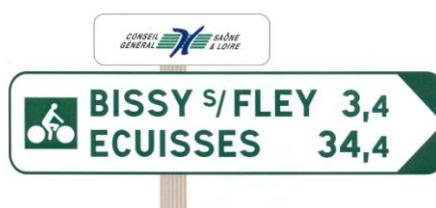
Pour rejoindre la piscine - au droit de la rue de l'Ermitage et de la ruelle de Bart prendre la rue Pasteur.

Ce parcours permet aussi de monter sur le plateau de manière plus douce.

Cet itinéraire qui emprunte essentiellement des rues et ruelles très peu fréquentées par les voitures (à l'exception de la rue Morin) doit être fléché, confortable à circuler, protégé au droit des changements de direction et autres croisements.

Ce parcours doit être accompagné d'une signalétique et d'une vitesse réduite pour les automobilistes.

Cet itinéraire doit être signalé par un marquage au sol du symbole "vélo" pour sensibiliser les automobilistes de la présence de cyclistes sur un espace partagé. Et pour le cycliste ce marquage au sol et le fléchage doivent favoriser son orientation.



Ce parcours agréable et confortable pour les vélos, peut également être attractif pour les piétons, qui peuvent aussi emprunter la petite ruelle de Bart pour rejoindre l'avenue de la République.

Cet itinéraire incite à découvrir sa ville.

2 et 3 - Le tronçon de la rue René Cassin (début et fin de la piste cyclable) jusqu'à la Mairie et au-delà vers la médiathèque

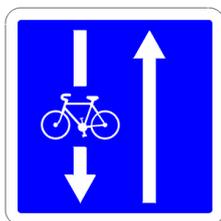
- Contournement Ouest :

Depuis l'avenue de la République - prendre la rue René Cassin puis la rue Aristide Briand (rue parallèle à l'avenue de la République). La rue Aristide Briand croise de nombreuses rues qui permettent de rejoindre l'avenue de la République, ou d'accéder à la Grande Pelouse.

Ces deux rues sont aujourd'hui malheureusement très fréquentées, étroites et en sens unique.

Pour devenir confortable par les cyclistes, ces deux rues devront être apaisées.

La rue René Cassin est suffisamment large et pourrait être aménagée avec une bande cyclable double sens + un aménagement adapté et sécurisé au carrefour avec l'avenue de la République et de la rue Aristide Briand. La bande cyclable double sens nécessite la suppression d'une bande de stationnement.



La rue Aristide Briand est très utilisée par les automobilistes qui l'empruntent pour contourner l'avenue de la République, lorsque celle-ci est encombrée.

Le moyen d'apaiser cette rue et de réduire la vitesse des automobilistes qui transitent par ce quartier résidentiel, serait de créer un marquage au sol signifiant un espace circulaire partagé avec les vélos (en sens unique, si le stationnement est conservé).

L'idée est de faire prendre conscience aux automobilistes, par ce marquage au sol, de la présence potentielle de cyclistes dans cette rue. Une chaussée partagée entre automobilistes et cyclistes. Imposer un droit de circuler aux cyclistes!

La rue Aristide Briand permet de contourner l'avenue de la République, jusqu'à la Médiathèque (rue des Bois).

La rue René Cassin qui mène jusqu'à la Grande Pelouse permet aux cyclistes comme aux piétons de rejoindre cet axe de circulation verte.



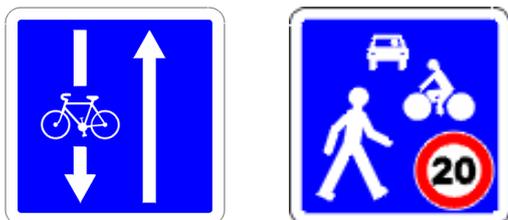
La rue René Cassin n'est bien entendu pas la seule rue permettant de rejoindre la Grande Pelouse. Mais cette rue est à la fois située à la fin et au début de la piste cyclable de l'avenue de la République et c'est la rue qui est dans le prolongement de l'avenue De Gaulle, donc en lien avec

le quartier de la Forêt, de Vigneux et de Draveil. C'est un axe de circulation intercommunale important, même pour les cyclistes.

- Contournement Est :

Rue du Général Lelong - Rue de Chalandray

Certains tronçons de la rue de Chalandray sont en sens unique. Ces tronçons devront être aménagés par un double sens pour les vélos.



La rue de Chalandray devrait être traitée en zone de rencontre.

5.2 - Début et fin de la piste cyclable avenue de la République et avenue Jean Jaurès



Fin de la piste cyclable en venant du Sud

Attention Danger !

La chaussée est rétrécie par un élargissement du trottoir, obligeant le cycliste à se déporter sur la voie des voitures - Risque d'accident !!!

L'aménagement devrait permettre au cycliste de continuer tout droit, tout en évitant que la voiture se déporte sur la droite.



Accès à la piste cyclable de l'avenue Jean Jaurès depuis le sud

la barrière empêche l'accès à la piste. Aucune signalétique indiquant le début de la piste cyclable.

Le cycliste est obligé de se déporter sur la droite et d'emprunter le passage piéton.

Les voitures stationnant en grande partie sur la piste cyclable rendent difficile le déplacement du cycliste .

Risque d'accident !!!

5.3 - Stationnement vélos sur l'avenue de la République



Marché St Hubert

Il est réjouissant d'observer que de nombreuses personnes de tous âges, de tous sexes et par toutes saisons se déplacent à vélos pour faire leurs courses au marché Saint Hubert.

Jour de marché les cyclistes utilisent tous les types de supports, proche de la halle, pour attacher leur vélo, à l'exception des arceaux mise à leur disposition.

Les parcs à vélos du marché St Hubert sont "trop éloignés" ou souvent squattés par des deux roues motorisées.



Prévoir du stationnement vélos de proximité, plus proche des commerces et des équipements et réparti sur l'ensemble de l'avenue de la République.



6 - REFLEXIONS SUR LA REQUALIFICATION DE L'ESPACE PUBLIC DE L'AVENUE JEAN JAURES ET DE L'AVENUE DE LA REPUBLIQUE

Fiches techniques et propositions par secteur :

De l'entrée Nord de Montgeron au marché St Hubert

- L'urbanisme - Comment recréer une urbanité en intégrant les voitures, les cyclistes et les piétons ?
- Quelle place attribuer à chacun ?

Avenue Jean Jaurès

La restructuration de l'avenue Jean Jaurès s'est faite en faveur des voitures alors qu'il y a une déviation à proximité (RN6).



Le piéton a très peu sa place - Un trottoir unique sur la rive Ouest

Une piste cyclable double sens très souvent squattée par des véhicules en stationnement

Le stationnement automobile est envahissant



Voiture en
stationnement
sur la piste
cyclable

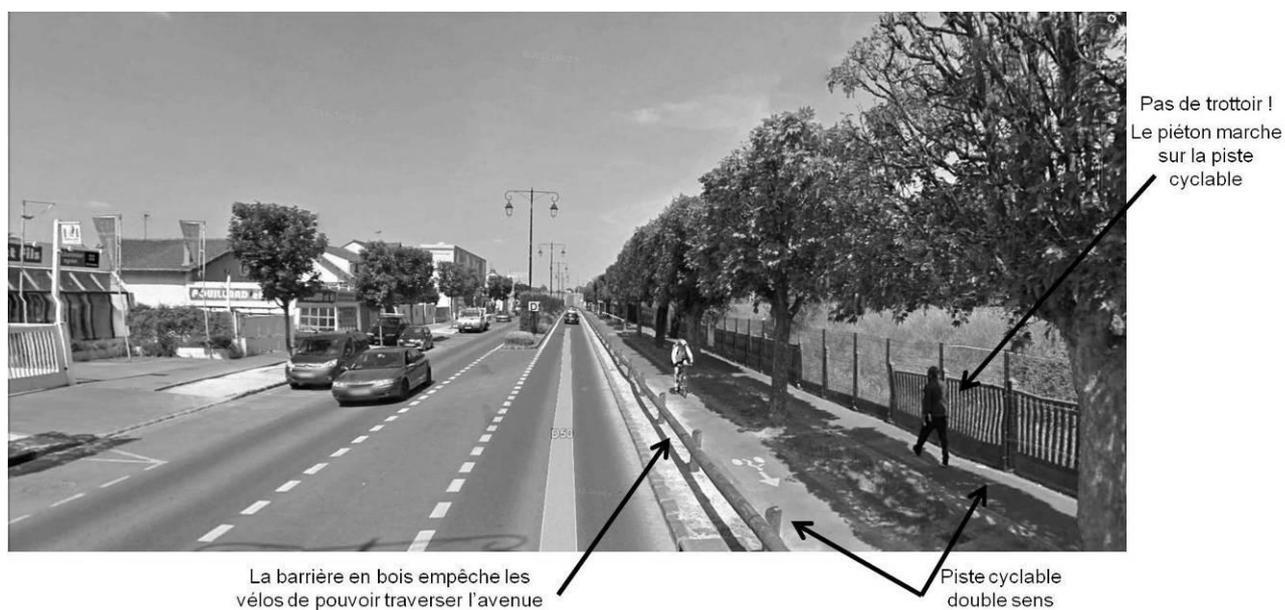


Piste cyclable



6.1 - Avenue Jean Jaurès

- Section Rond-point du Réveil Matin / Centre commercial Leclerc



Largeur d'environ 21m

Profil actuel d'Ouest en Est : 5m trottoir + arbres

2m stationnement

3m chaussée

3m terre-plein central

3m chaussée

2m piste cyclable

1.5m terre-plein + alignement d'arbres

1.5m piste cyclable

A droite des 2 photos : une piste cyclable à double sens séparée par un alignement d'arbres - Il n'y a pas de trottoir - Le piéton est obligé d'emprunter la piste cyclable ! Conflit d'usage entre la piste cyclable, le piéton et l'arrêt de bus !

Les barrières en bois empêchent le cycliste comme le piéton de traverser la voie !

Très peu de traversée possible pour les piétons et les cyclistes.

- Solutions :

Sens sud-nord : positionner la piste cyclable en simple sens + espace pour piéton séparé par l'alignement d'arbres.

Au droit de l'arrêt de bus : Faire passer la piste cyclable à l'arrière de l'abri-bus pour protéger les piétons qui attendent le bus et rapprocher celui-ci de la chaussée pour faire obstacle aux vélos et empêcher qu'ils coupent devant l'abri-bus.

Sens nord-sud : Positionner l'autre sens de la piste cyclable à gauche de la photo à l'emplacement du stationnement. Ou entre le trottoir et l'alignement d'arbres (l'espace est suffisamment large.

Suppression de la barrière en bois pour favoriser plus de traversées pour les vélos et les piétons au travers du terre-plein central - Ou bien, suppression purement et simplement du terre-plein central !

Sachant qu'au vu du développement urbain de ce quartier (Le Réveil Matin), le terre-plein central va rapidement devenir un obstacle pour tout le monde (voitures comprises).

Proposition (Ouest - Est) : 3.5m trottoir

2m de stationnement entre les arbres (possible)

1.5m piste cyclable à 1 sens

3m chaussée

3m terre-plein central (à supprimer?)

3m chaussée

2m piste cyclable à 1 sens

3m trottoir + arbres

Autre proposition :

2m trottoir

1.5m piste cyclable à 1 sens

1.5m alignement d'arbres

2m de stationnement

3m chaussée

3m terre-plein central (à supprimer?)

3m chaussée

2m piste cyclable à 1 sens

3m trottoir + arbres

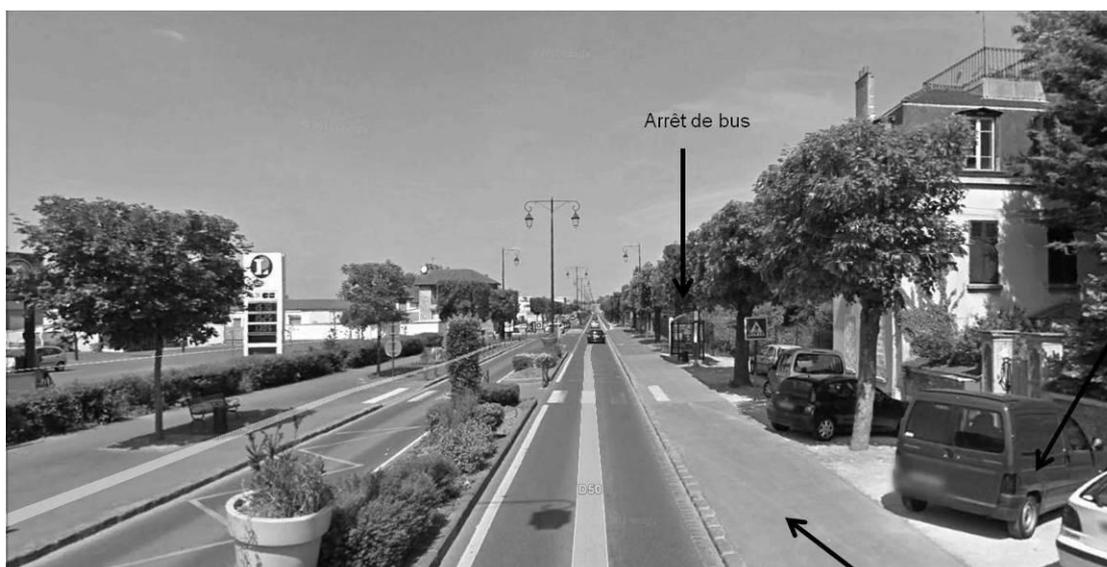
6.2 - Avenue Jean Jaurès

- Section Centre Leclerc / Rue Gaston Mangin



Stationnement
voitures
Pas de trottoir !

Piste cyclable
double sens



Arrêt de bus

Stationnement
voitures
Pas de trottoir !

Piste cyclable
double sens

Largeur d'environ 22m

Profil actuel d'Ouest en Est : 4m trottoir + arbres

2m stationnement

3m chaussée

2m terre-plein central

3m chaussée

3m piste cyclable

5m stationnement

A droite des deux photos : une piste cyclable à double sens puis un terre plein occupé par du stationnement automobile - Pas de place pour le piéton ! Pas de trottoir.

Centre commercial Leclerc :

Depuis l'avenue Jean Jaurès (comme depuis les autres rues), il n'y a aucun accès au centre commercial Leclerc propre aux piétons. Les clients du Centre Leclerc se sont frayés un passage improvisé au travers la haie végétale.

Officiellement, les piétons sont obligés d'emprunter les accès véhicules pour se rendre au centre commercial.



Un des accès au centre commercial Leclerc depuis l'avenue Jean Jaurès, improvisé par la clientèle piétonne

Le centre commercial Leclerc devrait aménager un accès piétons digne de ce nom pour ses clients.



Proposition (Ouest - Est) : 2.5m trottoir

2m de stationnement entre les arbres

1.5m piste cyclable à 1 sens

3m chaussée

2m terre-plein central (à supprimer?)

3m chaussée

1.5m piste cyclable à 1 sens

2m stationnement

4.5m trottoir + arbres

Autre Proposition :

4.5m trottoir + arbres

1.5m piste cyclable à 1 sens

3m chaussée

2m terre-plein central (à supprimer?)

3m chaussée

1.5m piste cyclable à 1 sens

2m stationnement

4.5m trottoir + arbres

6.3 - Avenue de la République

- Section Rue Gaston Mangin - Piscine / Médiathèque



Largeur d'environ 10.5m

Profil actuel : 2m trottoir

5m chaussée

2m stationnement

1.5m trottoir

Rue très étroite et en forte pente - Trottoirs étroits - piste cyclable inexistante et difficile à réaliser !

Axe automobile très fréquenté !

- Solutions :

Pour les vélos (comme pour les piétons) favoriser l'itinéraire bis par la rue Morin - rue de l'Ermitage - ruelle de Bart et du pont de Bart pour rejoindre le carrefour de la Médiathèque (voir carte ci-jointe - voir également le chapitre sur les parcours alternatifs à l'avenue). De plus, la pente est plus douce ! (distance 950m au lieu de 650m par l'avenue de la République)

Pour faire découvrir cet itinéraire et inciter son utilisation, celui-ci pourrait être fléché par des panneaux et matérialisé par un marquage au sol

Pour les piétons : possibilité d'élargir les trottoirs sur le stationnement.



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

6.4 - Avenue de la République

- Section : Place Rottembourg / Hôtel de Ville



Largeur d'environ 13 à 14m

Profil actuel : 1.7m trottoir

2m stationnement

6.5m chaussée

2m stationnement

1.7m trottoir

Rue commerçante très fréquentée par les Montgeronnais. Axe automobile très passant !

Trottoirs trop étroits - Pas de bande ni de piste cyclable !

- Solutions :

Elargir les trottoirs sur le stationnement, tout en conservant quelques places pour le stationnement PMR et pour les livraisons. Le secteur (500m) est déjà pourvu de deux parkings publics d'une capacité total de 259 places (sans compter le stationnement de surface - place Joffre et le stationnement banalisé le long des voies) - Parking de la Médiathèque (157 places), parking du Centre (102 places)

Le café 'Le Cristal' loue un espace de stationnement pour développer son activité à l'extérieur. Même si l'aménagement n'est pas tout à fait satisfaisant dans son aspect et son usage car il privatise trop le trottoir. Cela va tout de même dans le sens d'une reconquête de l'espace, qui passe aussi par l'extension de la largeur des trottoirs.



Proposition (Est - Ouest) : 3 à 3.5m trottoir + Stationnement vélos réparti et proche des commerces + Stationnement ponctuel pour livraisons, voiture et PMR

6.5m chaussée + marquage au sol pour les vélos

3 à 3.5m trottoir + Stationnement vélos réparti et proche des commerces + Stationnement ponctuel pour livraisons, voiture et PMR

Bande cyclable matérialisée sur la chaussée.

Aménager des parkings à vélos intercalés dans la bande de stationnement des voitures.



Exemple de stationnement vélos

proche des commerces

Prévoir des emplacements réservés pour les poubelles pris sur les places de stationnement, pour éviter que celles-ci traînent sur les trottoirs et gênent le déplacement des piétons.

Le tri sélectif implique plus de poubelles qui gênent beaucoup aujourd'hui le passage des piétons.

Apaiser la vitesse par une limitation à 30km/h (voir à 20km/h)

Imaginer un aménagement urbain et des revêtements de sol pour que la voiture ne soit plus perçue comme avant.

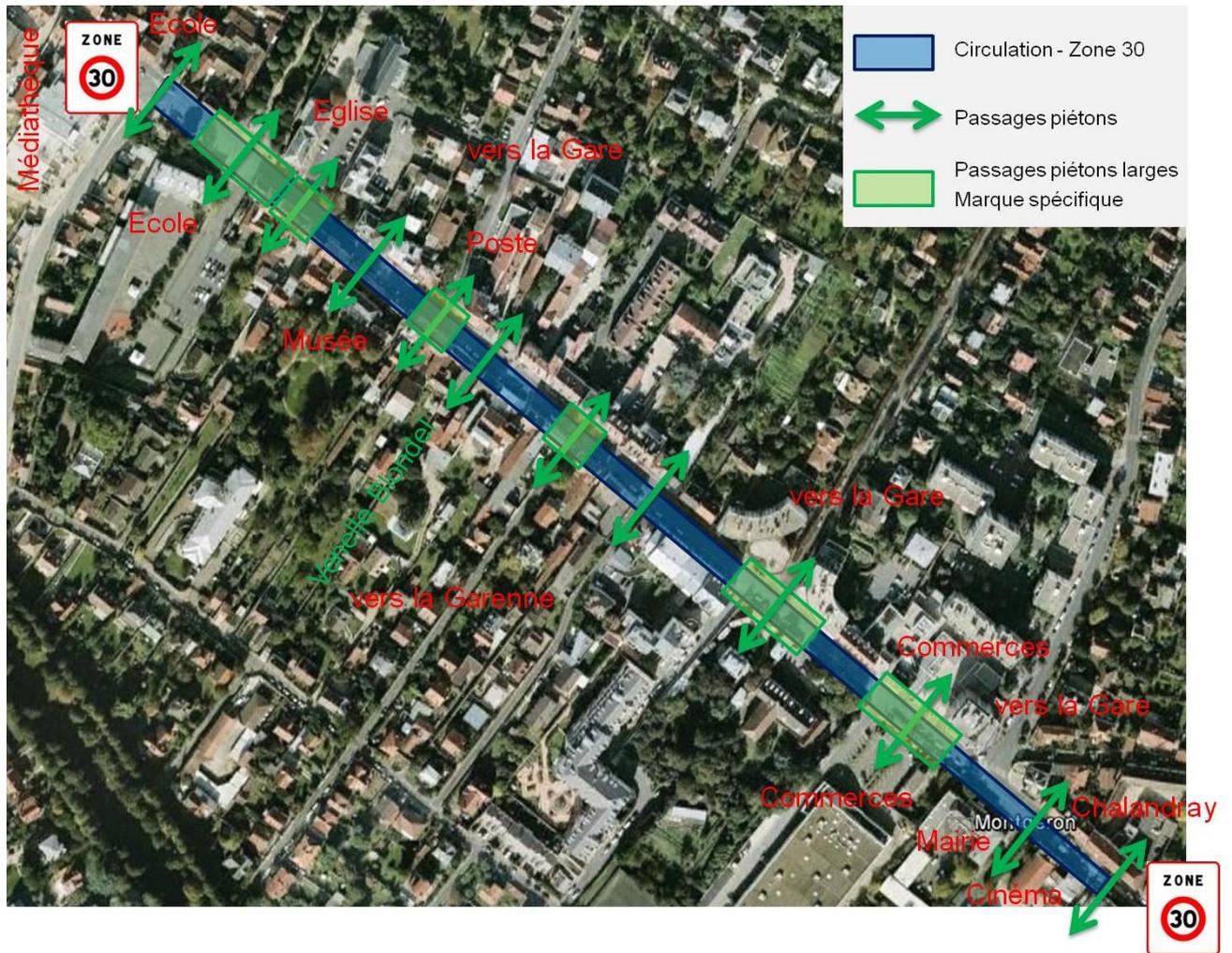
Mise à niveau des revêtements de sol entre les trottoirs et la chaussée et couleurs de revêtement différentes.

Multiplier et élargir les passages piétons.



Passage piéton traité par un

pavage



Initiatives pour favoriser et maintenir le commerce de proximité :

Des villes comme Paris (par exemple) achètent des fonds de commerce, qu'elles louent à des prix de loyers attractifs afin d'y maintenir l'activité économique du petit commerce de proximité et éviter aussi la mono-activité ou la disparition pure et simple de toute forme de commerce.

6.5 - Avenue de la République

- Section : Cinéma Le Cyrano / Rue René Cassin



Largeur d'environ 13 à 15m

Profil actuel : 1.6m trottoir

2m stationnement

7m chaussée avec séparateur

2m stationnement

1.8m trottoir

Cette partie de l'avenue de la République reste très commerçante même si son commerce est davantage tourné vers les services tout autant attractifs pour les Montgeronnais. Cette section est également pourvue de nombreux équipements (Cinéma Le Cyrano, le centre Chalandray, la Police Nationale, etc.).

Cette section est un axe automobile très passant !

Les trottoirs sont très étroits.

Il n'y a pas de bande ni de piste cyclable !

- Solutions :

Elargir les trottoirs sur le stationnement, tout en conservant quelques places pour le stationnement PMR et pour les livraisons

Suppression du séparateur au milieu de la chaussée.

Création de bandes cyclable sur la chaussée.

Apaiser la vitesse par une limitation à 30km/h.

Proposition (Est - Ouest) : 3 à 3.5m trottoir

6.5m chaussée + marquage au sol pour les vélos

2m stationnement (dans la section la plus large)

3m trottoir

6.6 - Avenue de la République

- Section : Rue René Cassin / Marché Saint Hubert



Largeur environ 22.5m

Profil actuel : 3m trottoir

2m stationnement

1.8m bande cyclable

3m chaussée

3m terre-plein central

3m chaussée

1.8m bande cyclable

2m stationnement

3m trottoir

Plutôt satisfaisant ! Confortable pour tout le monde !

- Remarques sur les usages :

Le terre-plein central n'était pas forcément nécessaire. Il aurait pu être évité au profit de trottoirs plus larges.

Il a permis cependant de créer un alignement d'arbres au milieu de l'avenue qui agrémente l'espace public, sans toutefois profiter pleinement aux piétons, dans le sens où l'ombre des arbres ne permet pas de protéger ceux-ci en été.

Cette remarque amène à réfléchir sur la question de l'esthétique et des usages.

L'alignement d'arbres sur une avenue a une fonction indéniablement esthétique et structurante. Il participe au paysage urbain, crée une ambiance végétale qui change avec les saisons et donne du caractère à l'espace public. Il peut également permettre d'estomper l'hétérogénéité d'un front bâti, lorsque cet alignement est disposé de part et d'autre de la rue.

Mais les arbres ont également une fonction d'usage. Ils abritent du soleil en été, ils filtrent les vues depuis les bâtiments, ils apaisent la circulation et l'ambiance sonore d'une rue.

Le terre-plein central a, sur cette section de l'avenue de la République, une fonction principalement de séparateur de la chaussée, afin de sécuriser la circulation. Il s'agit d'une fonction routière, agrémentée d'arbres.

Un terre-plein central peut avoir d'autres usages, surtout lorsqu'il est accompagné d'un alignement d'arbres. Il peut devenir une promenade piétonne à l'image des boulevards parisiens.

Bien entendu, le gabarit de l'avenue de la République ne le permet pas ici.

Mais lorsque l'on regarde l'avenue Jean Jaurès, d'un gabarit similaire, structurée de part et d'autre de la chaussée par un alignement d'arbres (plus ancien) qui abrite sous son ombrage d'été les piétons comme les voitures en stationnement ou les cyclistes, on peut se demander pourquoi sur cette section de l'avenue de la République, les arbres n'ont-ils pas été disposés au droit de larges trottoirs? Comme cela l'était avant les travaux de réaménagement de cette partie de l'avenue.

7 - LA PLACE DE LA VOITURE DANS LA VILLE

Nous l'avons mis en évidence à plusieurs reprises dans notre diagnostic, la place de la voiture est dominante sur l'espace public de la ville de Montgeron, au détriment des autres modes de déplacements, de leur confort et surtout au détriment de la qualité urbaine de la ville.

Bien entendu nous ne remettons pas en question la voiture comme mode de déplacement nécessaire pour certain, mais plutôt l'aménagement de l'espace public construit principalement autour de celle-ci, comme seul et unique mode de déplacement dans la ville, laissant peu ou pas de place aux autres moyens de déplacement.

Nous ne sommes pas là pour interdire la voiture dans la ville. Mais la ville appartient à tous. L'espace public doit donc pouvoir se partager.

La question de la fluidité routière.

A partir des années 50 / 60 avec la popularisation de l'automobile - les villes, surtout anciennes, se sont très fortement transformées pour permettre d'accueillir et de faire circuler la voiture - Les villes mais surtout son espace public et sa voirie, qui n'avaient pas été imaginés pour recevoir ce nouveau mode de déplacement, ont du s'adapter.

Les chaussées se sont élargies, des espaces de stationnement sont apparus le long des rues ou sur les places publiques - bien souvent sur l'emprise des cheminements piétons (les trottoirs), car il n'était pas possible d'élargir le gabarit des rues (et heureusement non-souhaitable !)

Les croisements de rues se sont sophistiqués pour permettre une plus grande fluidité des véhicules aux carrefours - les rond-point routiers sont apparus en guise de place, les voies de présélection ont dilaté l'espace de la chaussée, etc. - Mais très souvent sans penser ou au détriment de la commodité de déplacement des piétons et en ignorant totalement les cyclistes relégués à un mode de déplacement archaïque.

Pendant très longtemps la place du piéton sur l'espace public a été négligée; Ou plutôt sa place a été relégué dans des zones construites exclusivement pour lui et loin des voitures, que sont les zones piétonnes, l'urbanisation de dalle, ... créant ainsi des discontinuités dans l'espace public.

Depuis quelques années, suite au second choc pétrolier et à la hausse des carburants, le retour à des modes de déplacements, plus économiques et écologiques, sont réapparus dans les villes - le vélo, la marche à pied et les transports en commun et en particulier le tram, ont de nouveau droit de cité.

De nombreuses villes françaises ont pris conscience de ce phénomène et se sont modernisées en requalifiant leur espace urbain et en donnant une place plus grande à ces modes de déplacements alternatifs et complémentaires à la voiture.

Du tout voiture des années 60 nous sommes passés aujourd'hui à une aire où les modes de déplacements se diversifient . Les modes de déplacements alternatifs comme la marche à pied ou le vélo se multiplient. Les transports en commun se densifient et se diversifient.

Les utilisateurs de l'espace public sont amenés à échanger leur rôle : l'automobiliste devient piéton en sortant de sa voiture et devient cycliste le week-end.

La ville de Montgeron, comme beaucoup d'autres villes, n'a pas échappé à ces phénomènes d'adaptation et de prédominance de la voiture. Il n'est pourtant pas question de faire table rase du bâti existant pour adapter la ville à la voiture, ni de l'interdire.

Il faut repenser l'espace public pour qu'il intègre le partage harmonieux des différents modes de déplacement pour une ville durable (voir définition en annexe).

La ville de Montgeron ne peut pas à elle seule résorber tous les flux de circulation de la région au détriment d'elle même et de ses habitants.

Elargir les chaussées pour permettre une meilleure fluidité est illusoire. Premièrement cela détruit le patrimoine des villes, cela massacre la structure urbaine des centres villes. Et deuxièmement, certes cela rend la circulation plus fluide un certain temps, mais cela entraîne par la même occasion un surcroît d'attractivité pour les automobilistes et donc plus de circulation qui à la longue engorgera les même rues. C'était la politique des années 60 et du "tout voiture".

Il est tout aussi illusoire de penser qu'il ne faut plus construire de logements dans la commune pour régler le problème de la circulation. Car les logements qui ne seront pas construits à Montgeron le seront ailleurs et plus loin, provoquant le même afflux de véhicules sur la ville. Et une ville qui ne renouvelle pas son patrimoine immobilier et son offre de logements est une ville qui meurt.

La réflexion sur la circulation au centre des villes a aujourd'hui bien changé.

Il est préférable de dissuader les itinéraires de transit qui ont pour effet de paralyser les centres ville ou les quartiers résidentiels. La ville de Paris a depuis des années organisées des sens de circulation automobile qui canalisent les flux de transit sur les grands axes, pour éviter de nuire à la relative tranquillité des quartiers résidentiels.

Il est préférable d'inciter les véhicules de transit à emprunter les axes conçus à cet effet - comme la déviation de la RN6 (même si cet axe est très chargé), plutôt que d'emprunter le centre de la ville.

Il faut redonner sa place aux piétons et aux cyclistes dans la ville, mais aussi développer encore plus l'offre et la régularité des transports en commun, pour que ces modes de déplacements doux soient une vraie alternative aux déplacements de proximité.

CONCLUSION

Cette étude doit amener les concepteurs de l'espace public à réfléchir à la cohérence d'ensemble de l'aménagement urbain, à l'image et à l'ambiance que l'on veut donner à cet axe majeur de la ville et à réfléchir comment le revaloriser.

Que l'espace public ne peut pas se construire uniquement autour de la voiture.

Que l'espace public se partage.

Qu'un aménagement doit être favorable à tous et au détriment de personne. Ce qui implique des arbitrages

Que les aménagements de l'espace public d'une ville doivent être pensés dans la continuité des déplacements et le maillage. Toutes les ruptures deviennent des entraves au déplacement.

Que l'espace public ne doit pas être pensé à minima. Mais qu'un espace public généreux favorise des usages, de la convivialité et donc de l'attractivité.

Que l'espace public ne doit pas répondre uniquement à des critères fonctionnels, mais que le plaisir de flâner doit devenir également un critère d'aménagement.

Qu'il n'est pas interdit d'embellir. Mais que l'esthétique ne doit pas aller à l'encontre de l'usage et du confort de déplacement.

Que les aménagements de l'espace public doivent apporter la sécurité à tous. Mais que la sécurité passe aussi par l'apaisement de la circulation, le partage et le respect de l'autre.

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.

ROND-POINT : Un **rond-point**, **rondpoint** ou **place ronde** est une place circulaire (ronde, ovale ou polygonale) ou demi-circulaire. Un édicule (statue, fontaine, etc.) est généralement placé en son centre. Bien que l'abus de langage soit courant, il ne faut pas confondre rond-point (qui désigne un type de place) avec carrefour giratoire (qui est un carrefour).

Le rond-point apparaît au XVII^e siècle dans le vocabulaire des jardins pour désigner le point de rencontre de plusieurs allées rayonnantes. L'aménagement urbain s'approprie ce terme au siècle suivant pour nommer une place créée dans un environnement rural ou périurbain gagné par l'urbanisation, et dont la fonction de carrefour est importante.

ZONE DE CIRCULATION APAISEE :



A l'heure de la ville accessible et multimodale, l'espace public doit accueillir un nombre croissant d'utilisateurs, 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

PISTE CYCLABLE :



Une **piste cyclable** est une voie de circulation réservée aux cyclistes séparée physiquement de la chaussée. Elle est généralement distincte des trottoirs en ville, toutefois dans certaines villes (Paris en particulier), certaines pistes cyclables, matérialisées par deux bandes blanches, sont tracées sur un trottoir,

Une piste cyclable peut être bidirectionnelle ou à sens unique. Elle a le statut d'une voie de circulation à part entière et est indépendante des voies qu'elle longe ou croise.

La piste cyclable a pour principal avantage de préserver le cycliste de la cohabitation avec des véhicules bien plus rapides que lui.

(Certu aout 2009)

BANDE CYCLABLE :



Le terme bande cyclable désigne une voie exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues sur une chaussée à plusieurs voies. Unidirectionnelle, elle permet, par la présence forte du cycliste sur la chaussée même, d'introduire non seulement une certaine forme de modération de la vitesse du trafic motorisé mais aussi de montrer aux utilisateurs de l'espace public que "le vélo existe" et qu'il constitue une alternative valable à l'automobile dans le choix du mode de déplacement. (Extrait - Certu)

La **bande cyclable** est une voie de circulation réservée aux cyclistes incluse sur la chaussée et marquée par des bandes de peinture. Cette signalisation pouvant être complétée par des pictogrammes « vélo » et des flèches indiquant le sens de circulation.

Une « bande cyclable » fait partie intégrante de la voie à laquelle elle est accolée. Elle en constitue simplement une file de circulation supplémentaire.

L'avantage de la bande cyclable est de favoriser la mixité des modes sur une même chaussée tout en réservant un espace de circulation spécifique aux cyclistes. Sa position en tant que file de circulation de la voie principale permet aux cyclistes d'être mieux pris en compte par les véhicules motorisés aux intersections.

Les bandes cyclables sont donc plutôt adaptées à des aménagements d'itinéraires comprenant de nombreuses intersections, à condition que la voie flanquée de la bande cyclable soit prioritaire à ces intersections. Sans cette condition, une bande cyclable n'a que peu d'intérêt.

La bande cyclable n'est plus en France (depuis le décret 98-828 du 14 septembre 1998) un équipement que les cyclistes ont l'obligation d'emprunter, sauf cas particuliers signalés par un panneau « équipement cyclable obligatoire ».