

Elaboration du schéma directeur des circulations de la ville de Montgeron

Groupe de travail mobilités
Atelier du 16 mai 2018

Ville de Montgeron – Version 1 du 14 mai 2018



24 boulevard Riquet
31 000 Toulouse
T / 05 62 73 53 93

18/20 rue Claude Tillier
75 012 Paris
T / 01 43 72 10 09

Impasse du Gabeau
Quartier La Banette n°1
83 270 St Cyr-sur-Mer
T / 09 72 12 85 24

iter@iternet.org

Sommaire



1. RAPPEL DE LA MÉTHODE, DU CALENDRIER ET DES ENJEUX ISSUS DU DIAGNOSTIC → 15MN
2. SYNTHÈSE DES PRÉCONISATIONS → 30MN
3. QUESTIONS / RÉPONSES → 15MN
4. COMPLÉMENTS SUR LES PRÉCONISATIONS → 60MN

I. RAPPEL DE LA MÉTHODE, DU CALENDRIER ET DES ENJEUX ISSUS DU DIAGNOSTIC

Rappel de la méthode et du calendrier

Elaboration d'un schéma directeur des circulations

Phase 1: Etat des lieux et identification des enjeux

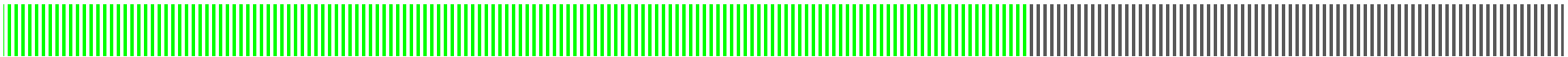
Mai – Décembre 2017

Phase 2 : Proposition de schémas de principe

Janvier – Mars 2018

Phase 3 : Réalisation du Schéma Directeur de Circulation

Avril – Juillet 2018



Elaboration d'un schéma directeur des circulations

Phase 1: Etat des lieux et identification des enjeux

Phase 2 : Proposition de schémas de principe

Phase 3 : Réalisation du Schéma Directeur de Circulation

Scénarii d'évolution

Hierarchisation des objectifs, sélection des leviers d'action

Identification des paramètres fixes et des paramètres variables des scénarii

Élaboration des scénarii de jalonnement et du schéma directeur des circulations + modélisation dynamique (secteur gare)

Analyse multicritères

Elaboration du plan d'actions

Estimation financière (investissement et fonctionnement)

Compilation du rapport de scénarii et choix d'un scénario

Atouts



Un plan de circulation qui limite les nuisances dans les quartiers



Un maillage cyclable significatif bien qu'hétérogène (coulée verte, piste, bande, contre-sens, rue mixte)



Une zone bleue efficiente



Une zone bleue élargie, à vocation résidente mais permettant d'offrir une alternative aux visiteurs







Un double parking-relais visible et accessible

Une politique de stationnement parfaite mais globalement efficiente



Faiblesses

-  Des franchissements de la Seine à proximité de Montgeron impactant l'écoulement des flux
-  Voie ferroviaire créant un effet frontière
-  Des axes structurants nord-sud mais un manque de liaison est-ouest.
-  Un effet « entonnoir » vers Crosne qui concentrent les flux sur l'avenue Leclerc et génère des remontées de files significatives...
-  ... à partir d'un unique point de franchissement des voies ferroviaires **et** d'accès à la gare
-  Un nœud de congestion extérieur à la commune et qui amplifie l'effet entonnoir
-  Un nœud de croisement de flux générant des situations de blocage par réduction de capacité (multiplication des carrefours et des mouvements)
-  Des itinéraires de shunts marqués principalement sur des axes de desserte locale
-  De nombreux déplacements internes en voiture
-  Une zone bleue non optimisée
-  Des parkings souterrains de centre-ville non lisibles et non visibles
-  Des zones 30 qui ne font pas système
-  Absence de continuité du maillage cyclable



Traduction des enjeux en objectifs de réorganisation des déplacements

La régulation du trafic de transit dans les quartiers à vocation résidentielle,



(La poursuite de) l'aménagement d'un réseau cyclable continu et sécurisé,



L'accès tous modes à la gare et sa sécurisation pour les modes actifs



La promotion des mobilités alternatives à l'autosolisme (modes actifs, covoiturage, transport en commun),



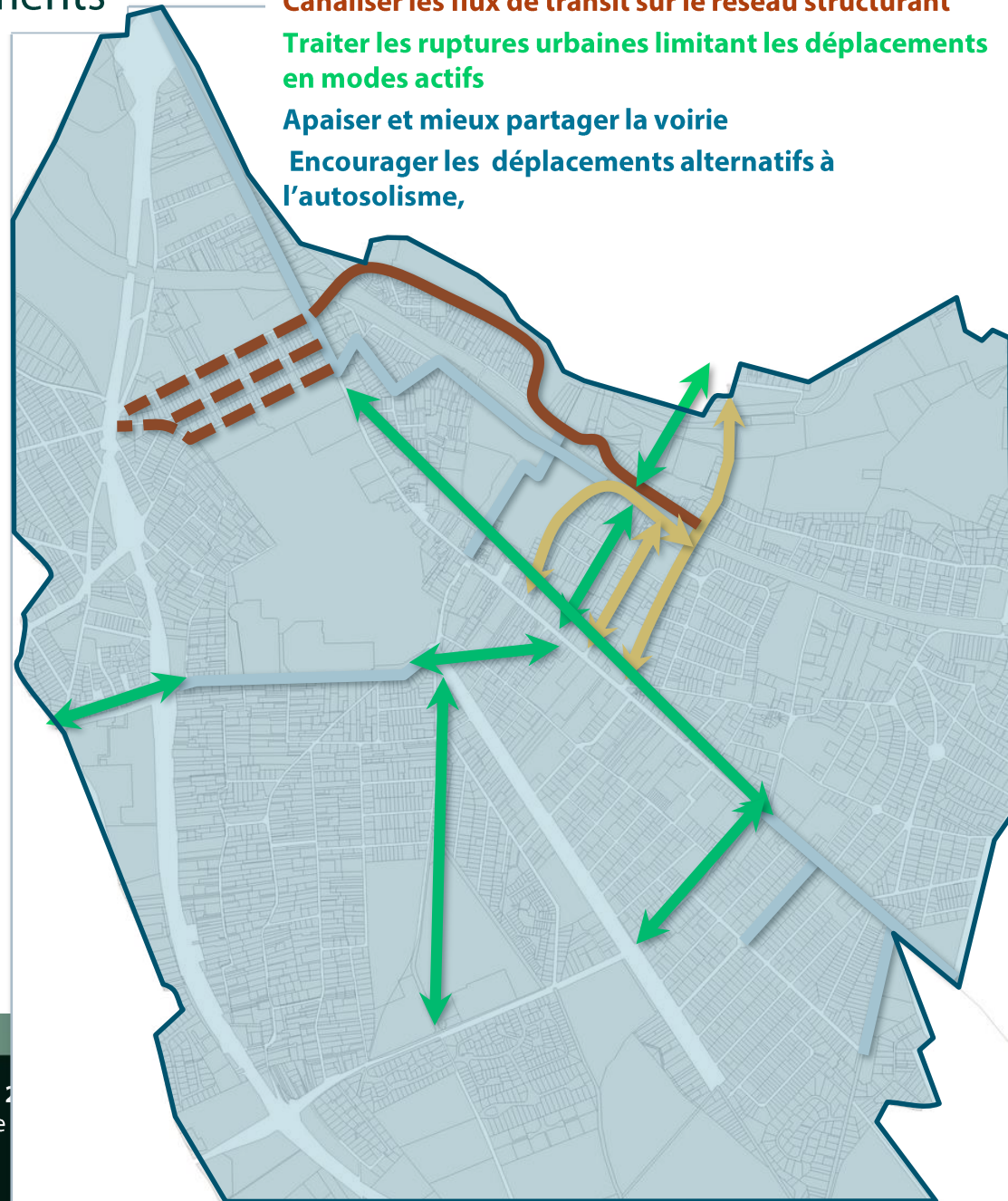
Optimiser l'écoulement automobile du trafic sur le secteur gare

Canaliser les flux de transit sur le réseau structurant

Traiter les ruptures urbaines limitant les déplacements en modes actifs

Apaiser et mieux partager la voirie

Encourager les déplacements alternatifs à l'autosolisme,



II. SYNTHÈSE DES PRÉCONISATIONS

Principes et objectifs du plan d'actions

Des pistes d'actions :

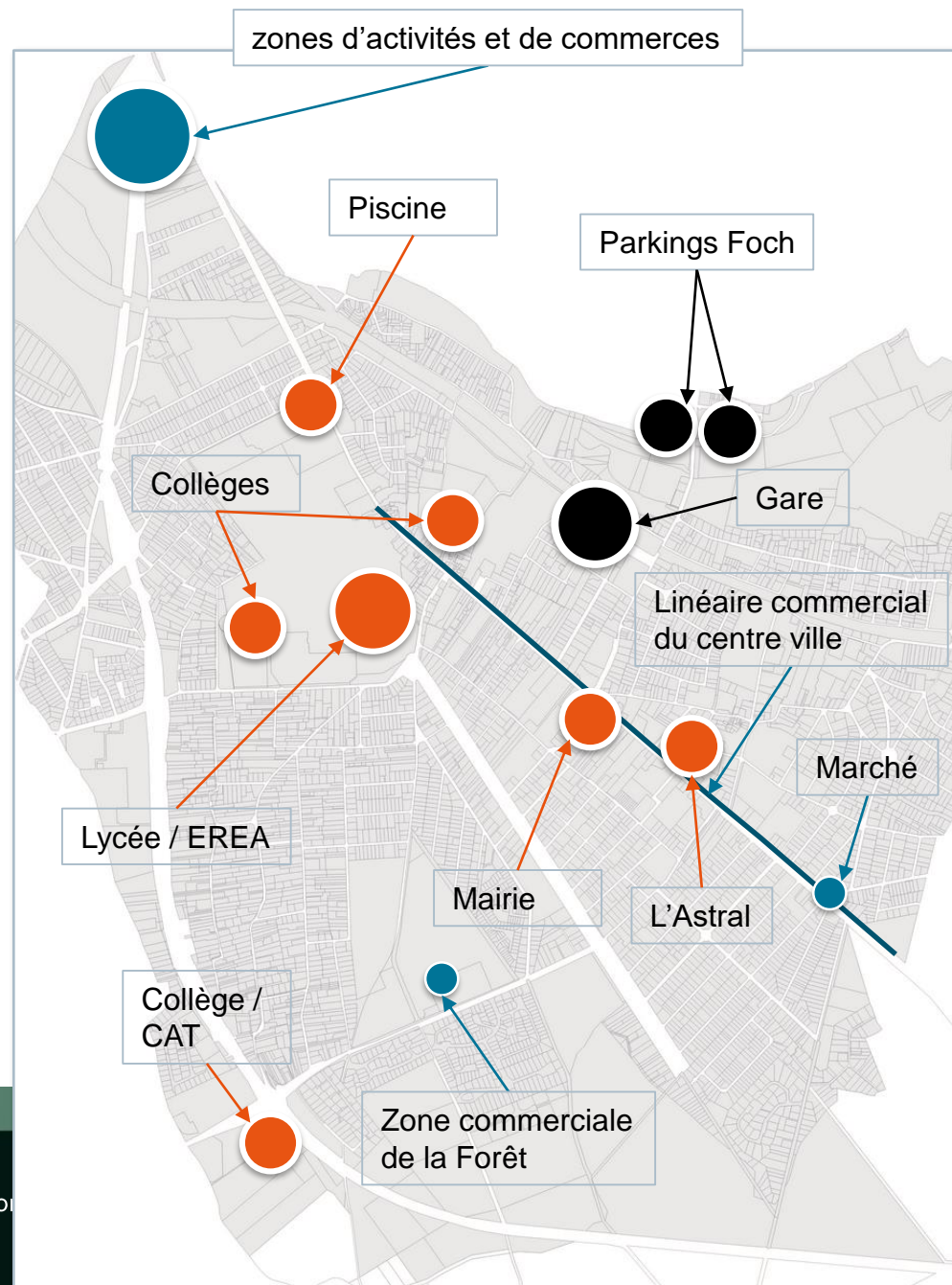
• Étudiées pour atteindre les objectifs suivants :

- Traiter les ruptures urbaines limitant les déplacements en modes actifs
- Apaiser et mieux partager la voirie,
- Encourager les déplacements alternatifs à l'automobile,
- Canaliser les flux de transit sur le réseau structurant
- Optimiser l'écoulement automobile du trafic sur le secteur gare

• Élaborées autour d'un principe : comment relier les principaux pôles générateurs de déplacements, tous modes confondus ?

• Déclinées selon 3 axes :

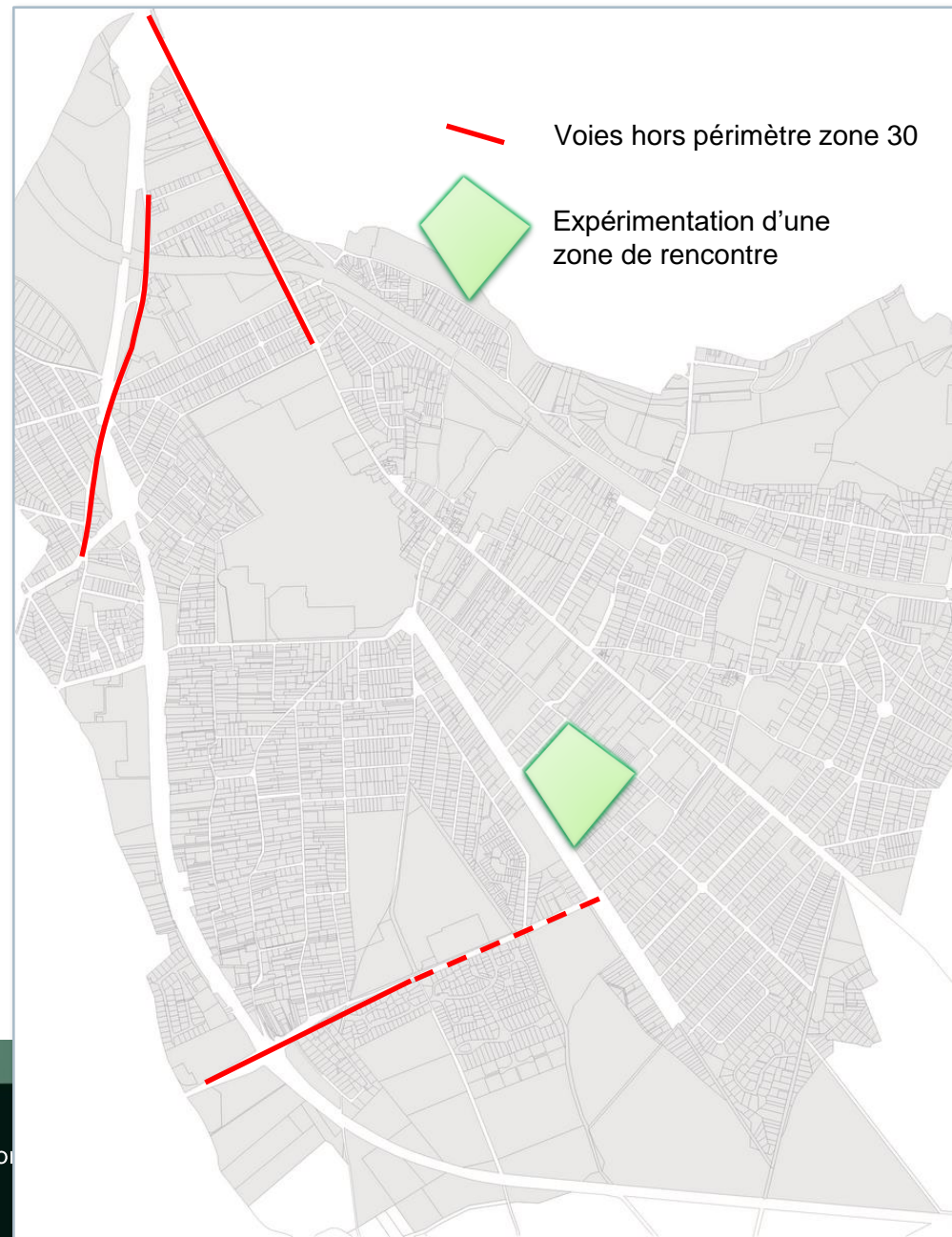
- Un maillage cyclable complet
- Des déplacements piétons agréables et sécurisés
- Une circulation automobile rééquilibrée



Un maillage cyclable complet

1 – Le schéma cyclable – une commune quasi intégralement en zone 30

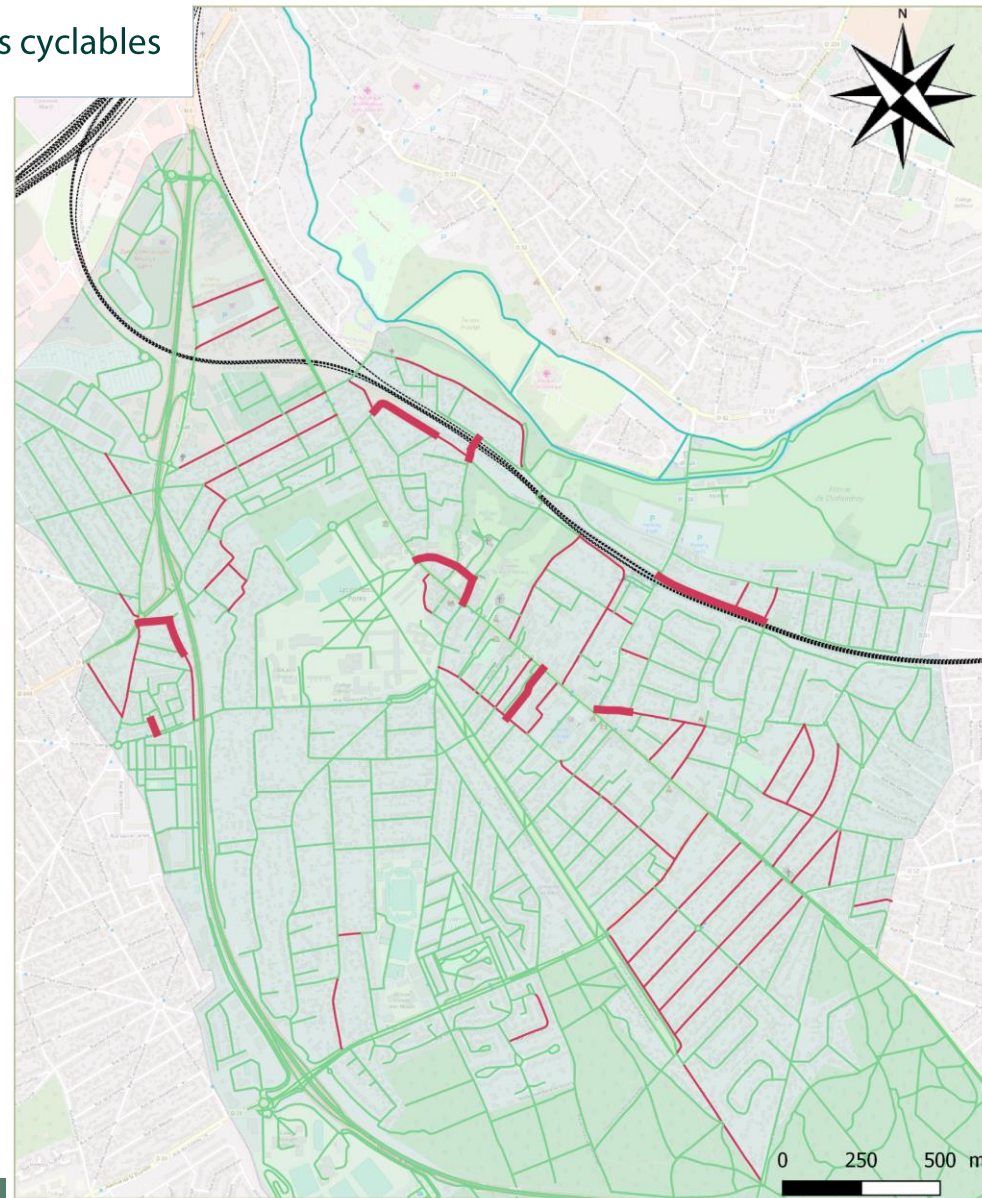
- Généralisation de la zone 30 sur l'ensemble du périmètre communal ou presque.
- Expérimentation d'une zone de rencontre entre Clos Galant et Vaillant (entre Plateau et Pelouse)



Un maillage cyclable complet

2 – Le schéma cyclable – généraliser les doubles sens cyclables

→ Corollaire de la zone 30 intégrale : la généralisation des doubles sens cyclables sur l'ensemble des voies à sens uniques de la commune



Légende

ROUTE

— Double sens

— Sens unique

— Sens unique avec une largeur inférieure à 3m

Un maillage cyclable complet

3 – Le schéma cyclable – l'avenue de la République, itinéraire privilégié pour les trajets nord - sud à vélo

➔ Ce n'est pas la solution optimale, mais dans un environnement contraint, c'est l'alternative la moins dégradée :

- Itinéraire central
- Lien direct avec la voie cyclable sur Jaurès
- Desserte du centre ville



Un maillage cyclable complet

4 – Les actions associées – équiper la passerelle entre Bastier de Bez et Hameau de Bellevue d'une goulotte

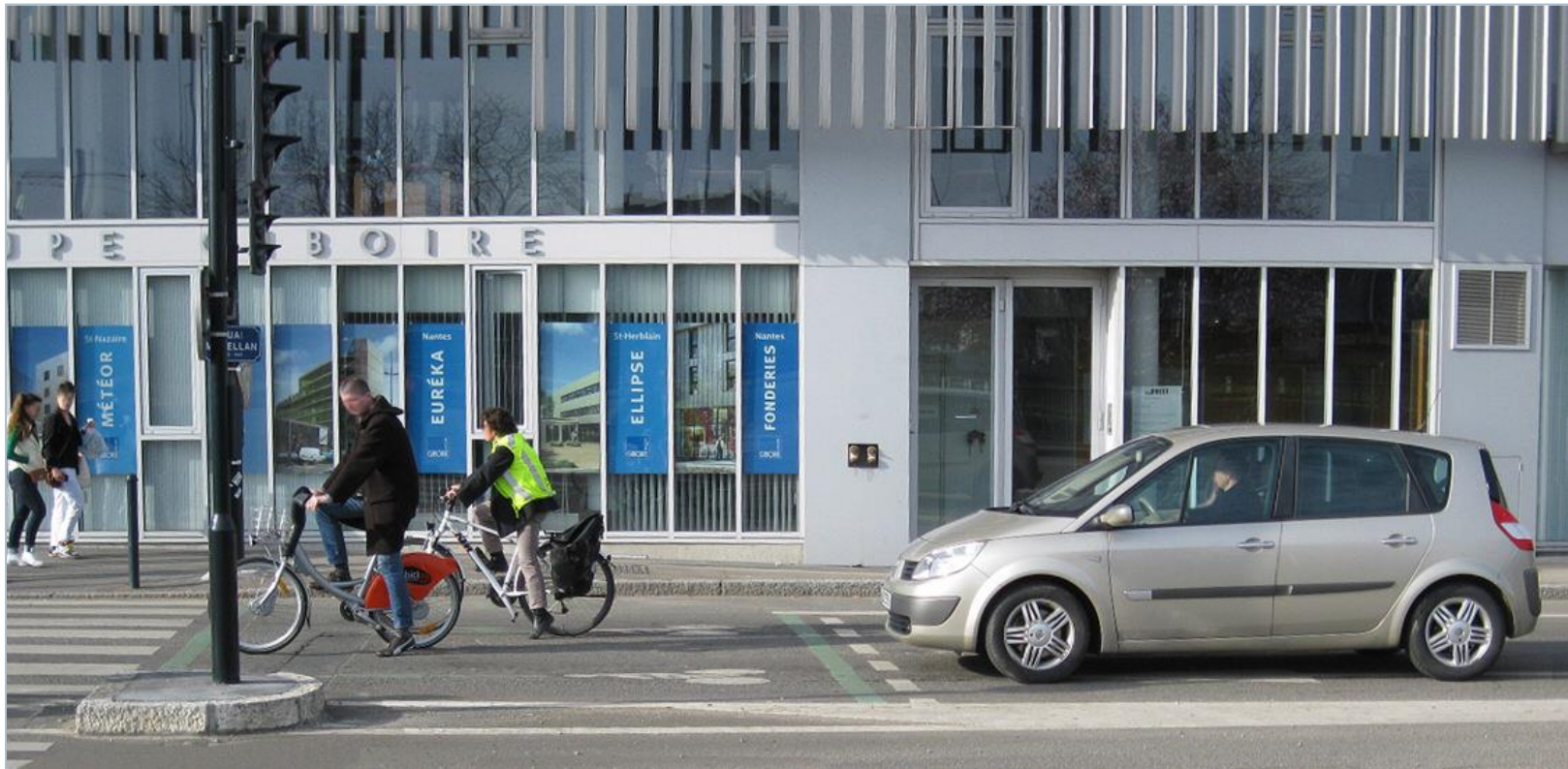
- ➔ Permet de faciliter le franchissement de la voie ferrée et le rabattement en gare des cyclistes résidant à l'est de Montgeron (exemple rue Prés Montagne Crèvecoeur)



Un maillage cyclable complet

5 – Les actions associées – généraliser les sas cyclistes aux feux

- Mieux voir et mieux être vu,
- Insertion facilitée dans les carrefours,
- Éloignement des véhicules des passages piétons (sécurité et confort de traversée du piéton)

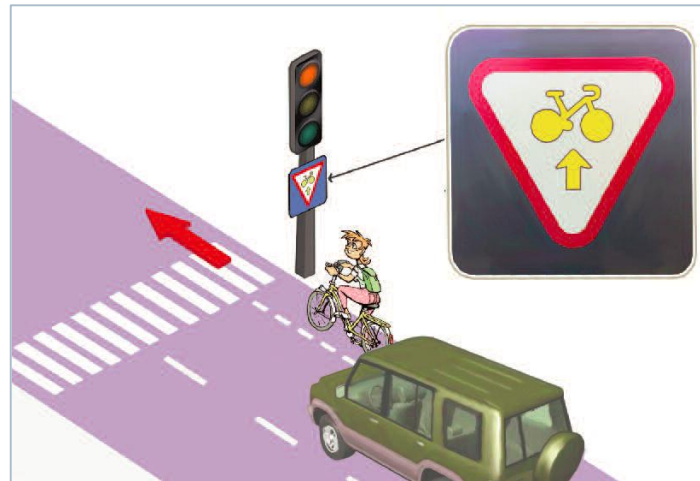


Source : CEREMA, PAMA, fiche n°12

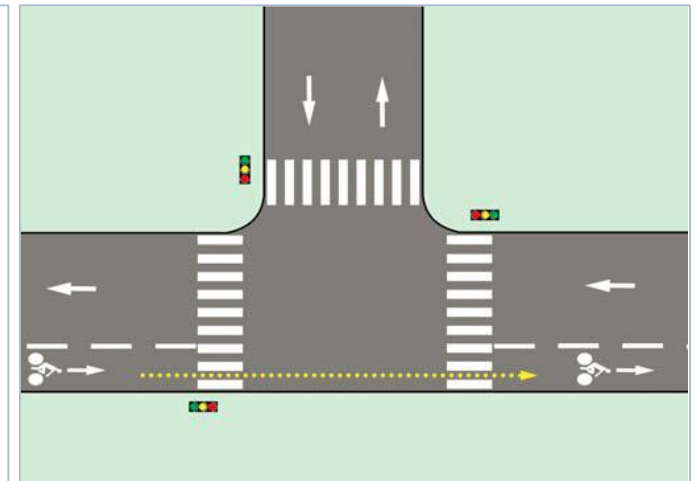
Un maillage cyclable complet

6 – Les actions associées – généraliser le cédez le passage cycliste au feu pour le Tourne A Droite

- Gain de temps
- Gain de confort (pas besoin de s'arrêter puis redémarrez)
- Étudier le cédez le passage cycliste pour le mouvement tout droit



Source : CEREMA,
PAMA, fiche n°05

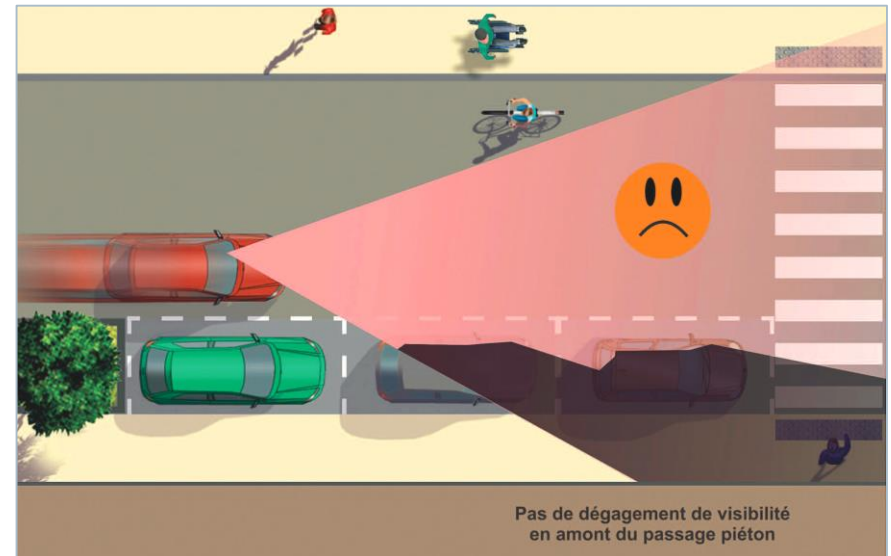


Source : CEREMA, Cédez-le-passage cycliste
au feu rouge, Fiche vélo n°05

Un maillage cyclable complet

7 – Les actions associées – neutraliser les places de stationnement en amont des traversées piétonnes

- Suppression des masques de visibilité représentés par les véhicules stationnés en amont des traversées piétonnes
- Amélioration de la sécurité routière
- Possibilité de remplacer les places de stationnement automobiles par du stationnement vélos, qui ne gênent pas la visibilité des véhicules en mouvement



Source : CEREMA, PAMA, fiche n°10

Un maillage cyclable complet

8 – Les actions associées – expérimenter l'indemnité kilométrique vélo

- Exemplarité de la mairie
- Encourager le report modal
- Anticiper une mesure qui sera certainement généraliser à moyen terme
- Une mesure qui fonctionne : expérimentation aux ministères du logement et de l'environnement : augmentation d'environ 25% du nombre d'agents utilisant quotidiennement ou quasi-quotidiennement le vélo pour se rendre au travail. Cette augmentation atteint 50% chez les agents qui sollicitent l'attribution d'une indemnité kilométrique vélo dans le cadre de déplacements intermodaux, c'est-à-dire les usagers dont le trajet domicile travail s'effectue en utilisant plusieurs modes de transport successifs.
- (décret du 31 août 2016). Exemple d'Angers, Montigny lès Corneilles, Rennes...



Source : CEREMA

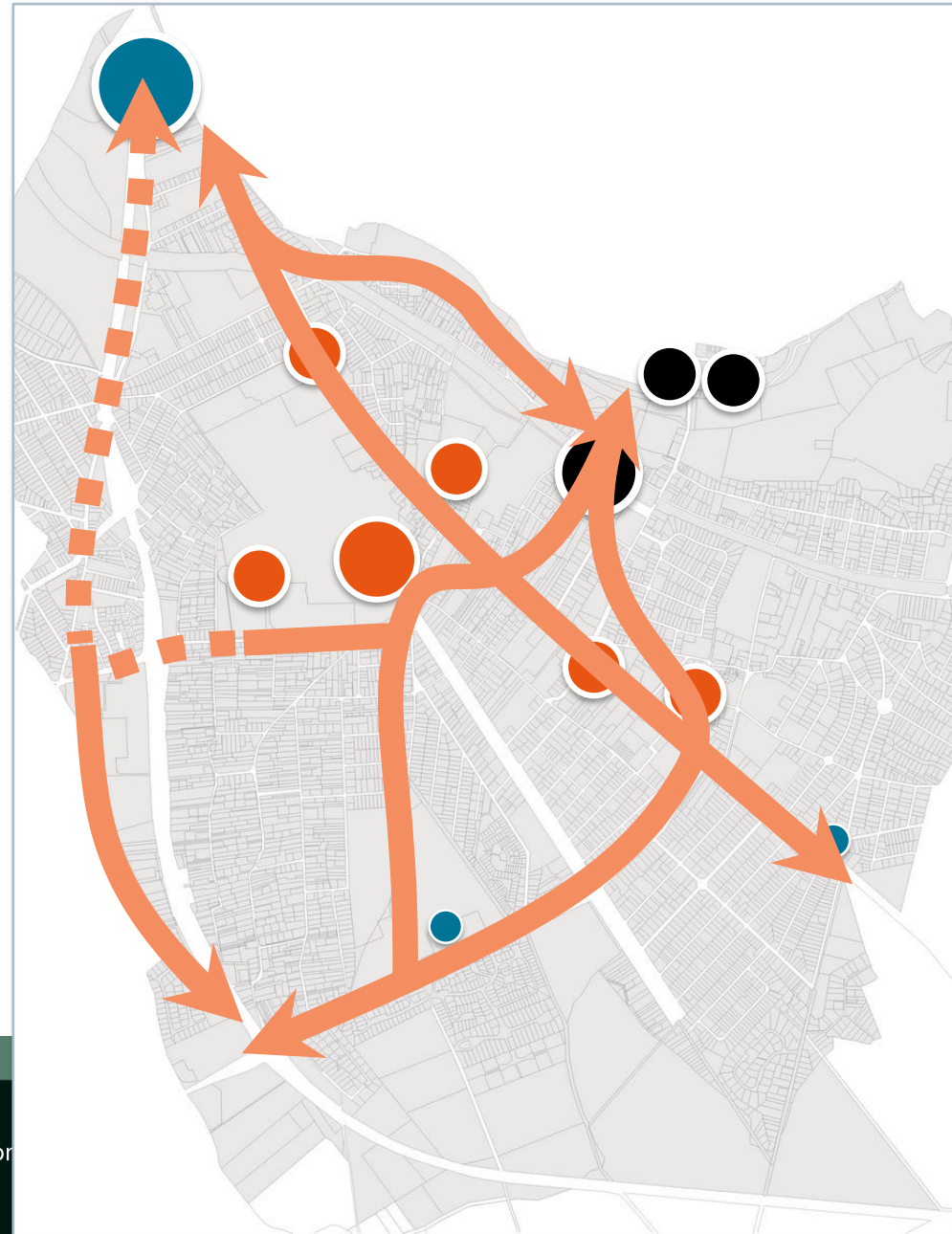
Un maillage cyclable complet

Synthèse

- ➔ Un maillage cyclable qui s'améliore, notamment avec la généralisation de la zone 30 et des doubles sens cyclables,
- ➔ Une liaison est-ouest via Paumier qui demeure délicate, faute d'alternative proposant un itinéraire sécurisé,
- ➔ Un réseau qui va s'améliorer prochainement avec l'aménagement d'une voie cyclable sur la route de Corbeil,

Abandon :

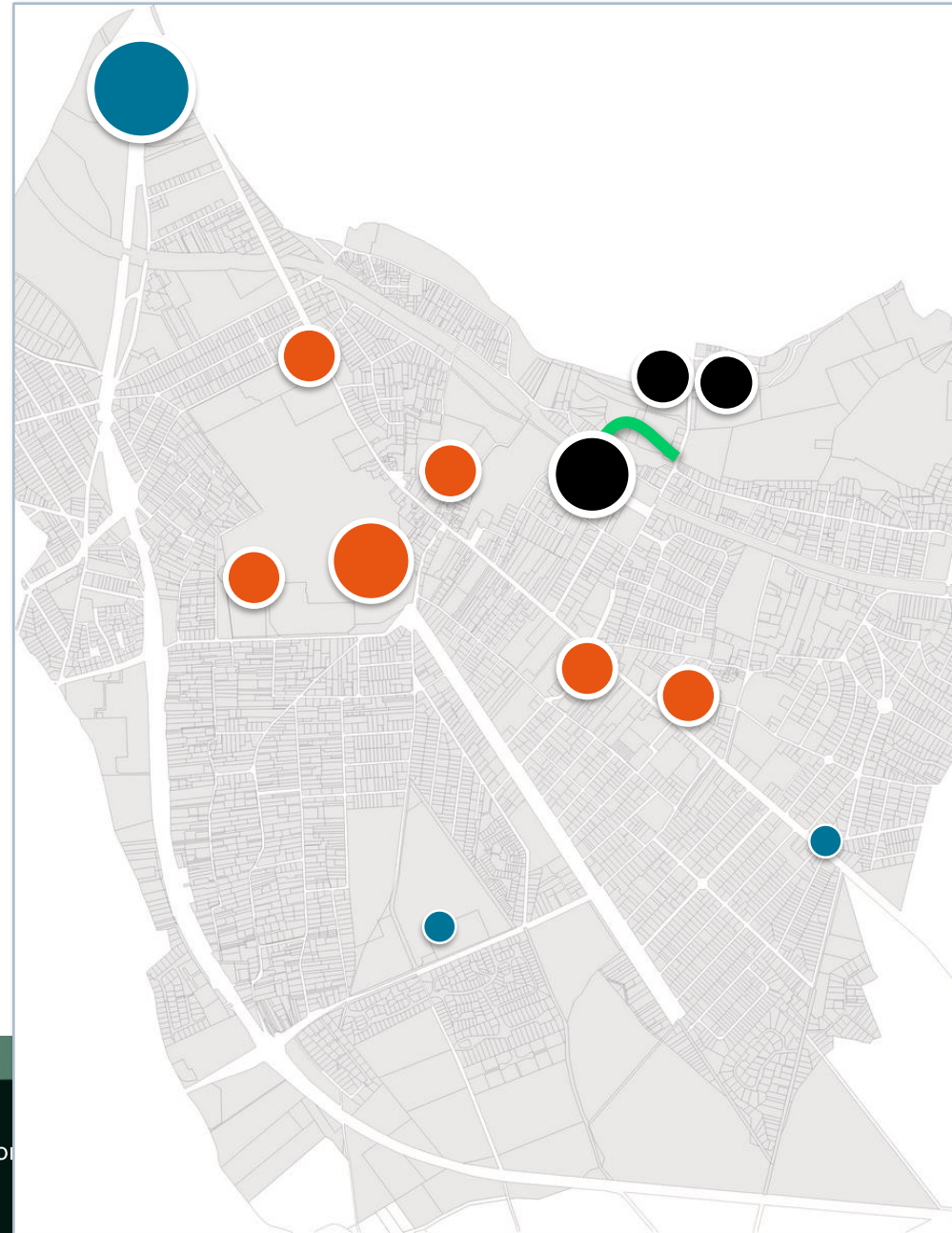
- De la réintégration des vélos sur la chaussée sur Paumier (le dispositif existant n'est pas parfait, mais il y a beaucoup de circulation sur Paumier, les véhicules roulent vite et la visibilité est réduite)
- De l'élargissement du trottoir sur République entre Bois et Mangin, qui fera l'objet d'une étude spécifique



Des déplacements piétons agréables et sécurisés

1 – L'aménagement du réseau – aménager une nouvelle liaison entre la gare et le parking Foch

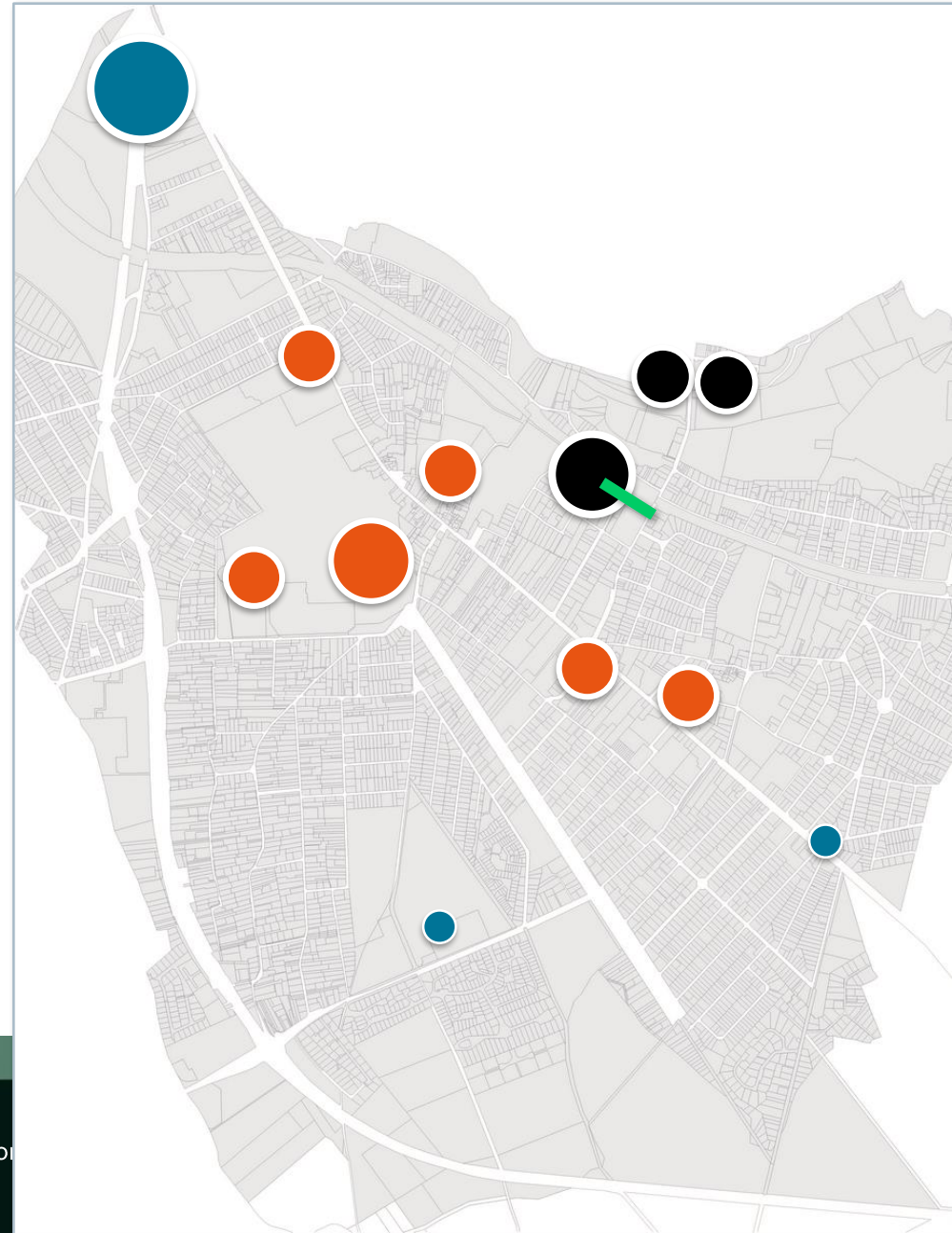
- La création d'une nouvelle voie depuis le parking Foch nord et la gare est envisagée
- Elle permettra une liaison sécurisée entre le parking et la gare pour les automobilistes se rabattant sur ces parkings avant de prendre le RER



Des déplacements piétons agréables et sécurisés

2 – L'aménagement du réseau – aménager la place Piette

- La place Piette est aujourd'hui très « roulante »,
- En lien avec le projet de rénovation de la gare, le réaménagement de la place est prévue à court/moyen terme,
- L'objectif est d'améliorer la continuité piétonne entre la gare et le centre ville de Montgeron



Des déplacements piétons agréables et sécurisés

3 – L'aménagement du réseau – transformer la rue Sellier en zone de rencontre

- En cohérence avec le réaménagement de la place, la réglementation de la rue Sellier évoluera vers une zone de rencontre,
- L'objectif est un meilleur partage de la voirie entre piétons, cyclistes et automobiles, de façon à créer un axe privilégié pour les modes actifs entre la gare et le centre ville
- Rappel sur la zone de rencontre : 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.



Des déplacements piétons agréables et sécurisés

4 – L'aménagement du réseau – expérimenter le passage piéton spécifique aux intersections gérées en priorité à droite

- Ne fonctionne que si un piéton attend au feu
- Nécessite de maintenir les feux tricolores et les équiper d'un système de détection
- Facilite les traversées des publics fragiles (enfants, seniors, PMR)



Zone de détection



Détecteur



Signal piéton

Source : ITER, Toulouse
Bd des Crêtes, 2018

Des déplacements piétons agréables et sécurisés

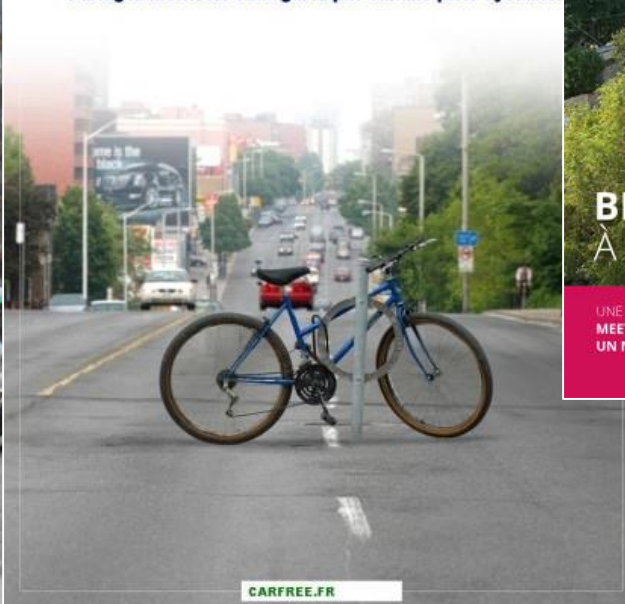
5 – L'aménagement du réseau – faire respecter les cheminements piétons et aménagements cyclables

- En communiquant sur l'évolution de la réglementation (stationnement très gênant, amende de 135€, art L. 121-2 du Code de la route)
- En verbalisant les véhicules stationnés sur les aménagements cyclables, cheminements et passages piétons



**VOUS AIMERIEZ QU'UN VÉLO
SOIT GARÉ SUR VOTRE VOIE?**

Partagez la rue. Ne vous garés pas sur une piste cyclable.



Source : Le Monde, Carfree & Montgeron



Des déplacements piétons agréables et sécurisés

6 – L'aménagement du réseau – limiter les poubelles sur trottoirs / voies cyclables

- Communication auprès des riverains (journal municipal)
- Modifier le mode de collecte en remplaçant les bacs par des points d'apport volontaire pour les déchets recyclables (sur une place de stationnement)
- Aménagement d'emplacement sur chaussée pour les bacs

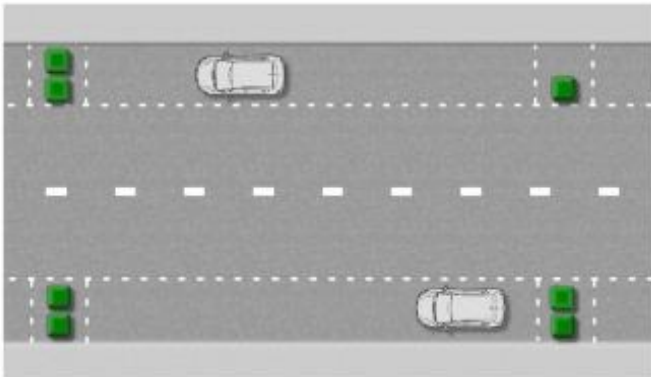


Schéma « type » de principe d'emplacement pour poubelles en alternance avec le stationnement

Source : Certu



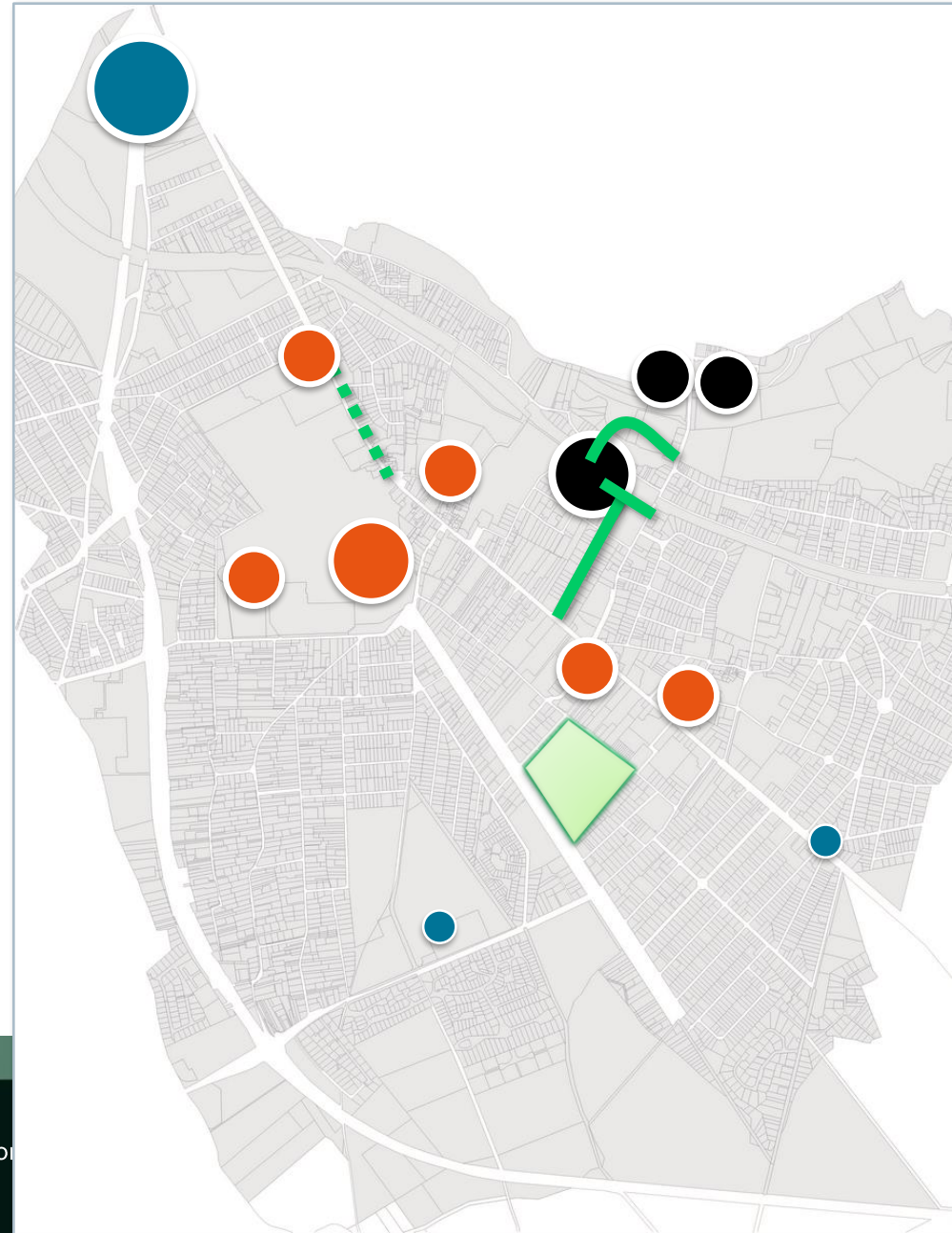
Aménagement sur chaussée pour poubelles

Source : Certu

Des déplacements piétons agréables et sécurisés

Synthèse

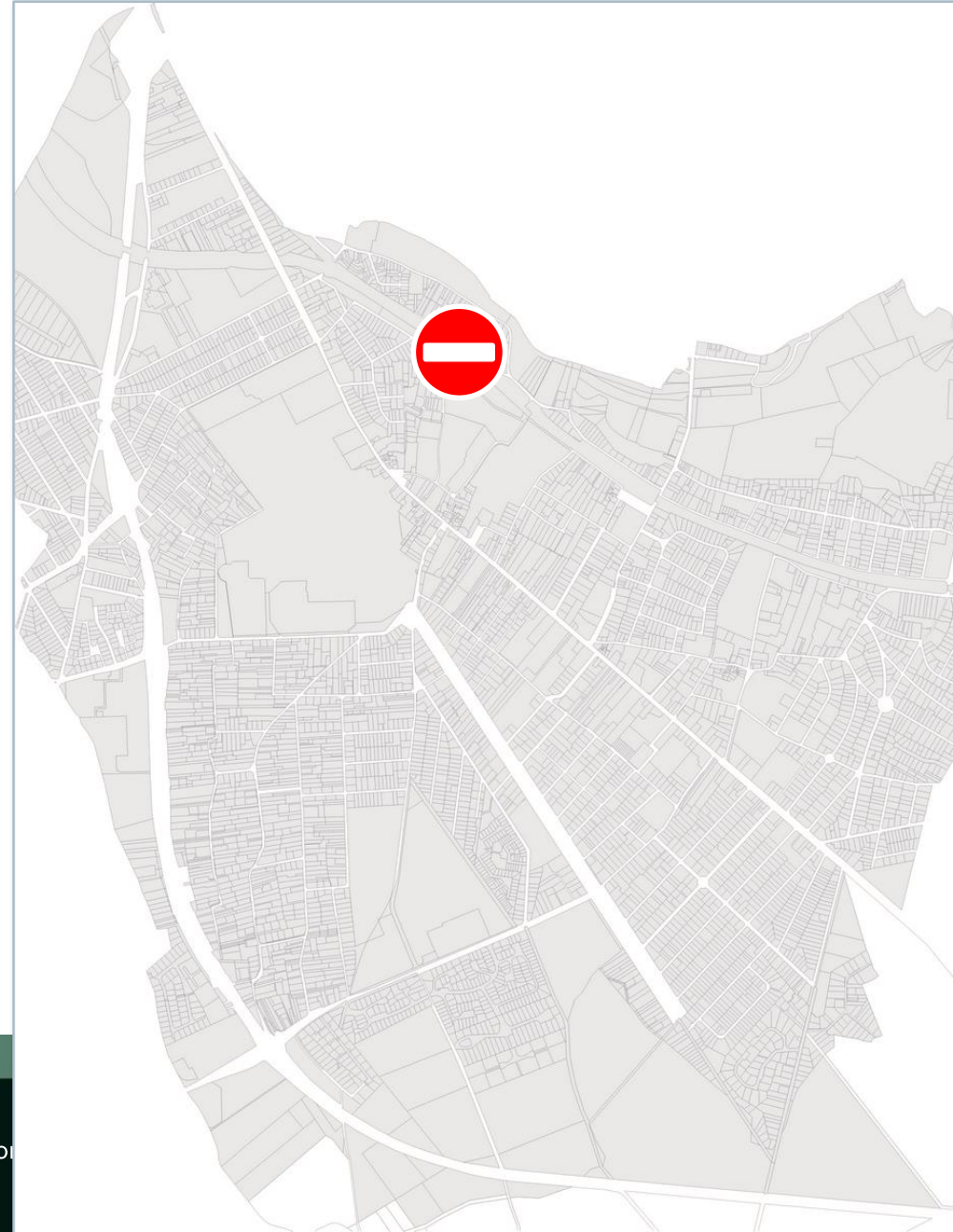
- Montgeron dispose d'un maillage viaire dense, dont quelques venelles réservées aux modes actifs,
- La zone 30 à l'échelle de la ville va contribuer à créer un environnement plus attractif pour les piétons (sécurité routière, bruit, dispositifs de ralentissement des véhicules, etc.)
- L'amélioration du lien à la gare, depuis le parking Foch et le centre ville est essentiel pour faciliter le report modal en gare.



Une circulation automobile rééquilibrée

1 – L'aménagement du réseau – fermer la rue du Pont de Bart

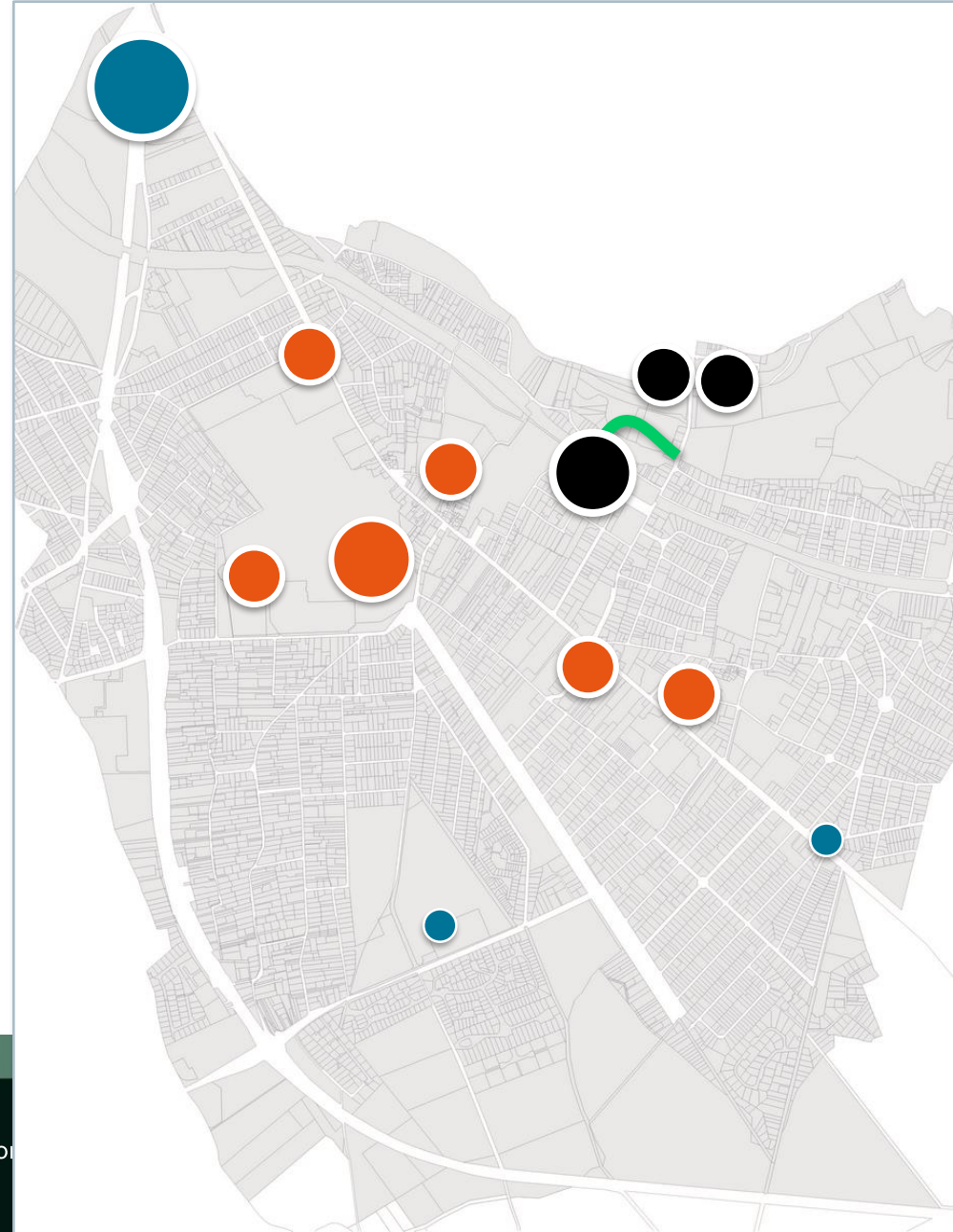
- ➔ La rue du Pont de Bart permet le shunt depuis la RN6 vers Crosne, via la rue du Moulin de Senlis
- ➔ Le pont sur les voies ferrées n'est pas dimensionnée pour supporter ce trafic de transit
- ➔ La fermeture du pont (avec un accès maintenu pour les modes actifs) permettra de limiter le trafic de transit et les nuisances liées dans les quartiers traversés



Une circulation automobile rééquilibrée

2 – L'aménagement du réseau – aménager une nouvelle liaison entre la gare et le parking Foch

- La création de cette nouvelle voie permettra un accès à la rue du Moulin de Senlis depuis le parking Foch
- L'effet sur la congestion du trafic sur Leclerc sera analysé dans les scénarios de modélisation d'évolution du trafic routier



Une circulation automobile rééquilibrée

3 – Les actions associées – améliorer le jalonnement des parkings du centre-ville et de la médiathèque

- ➔ Les parkings du centre-ville et de la médiathèque sont invisibles, hormis pour les initiés, en conséquence, ils sont peu occupés et les véhicules stationnent sur voirie,
- ➔ Un jalonnement efficace est nécessaire pour améliorer leur taux d'occupation



Source : ITER, 2014

DIRECTION	CONFIRMATION	LOCALISATION
CENTRE VILLE	P Richelieu (158 places)	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> P RICHELIEU Parking Gratuit 158 Places </div> <div style="text-align: center;"> P JEAN-JAURES Parking Gratuit 168 Places </div> </div>
P CENTRE VILLE	P Jean-Jaurès (168 places gratuites)	



Source : Trafic Signalisation Lumineuse

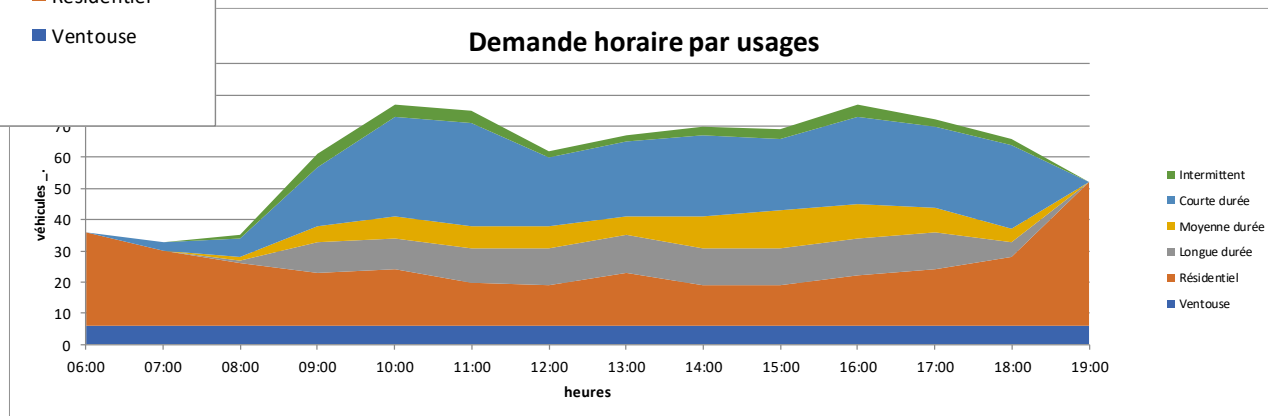
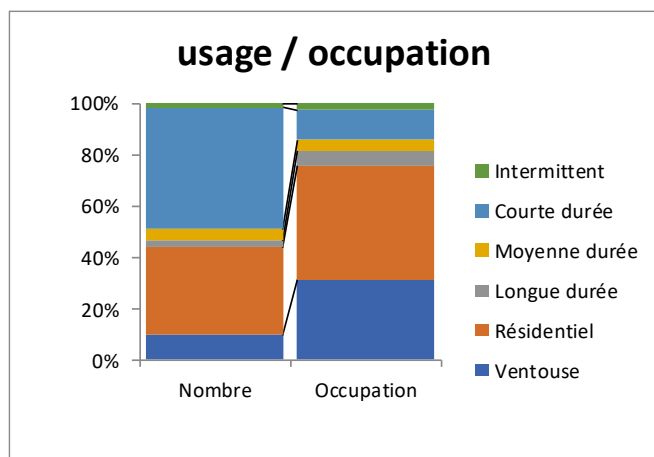


Source : Cesatec

Une circulation automobile rééquilibrée

4 – Les actions associées – maintenir voire renforcer le contrôle du stationnement

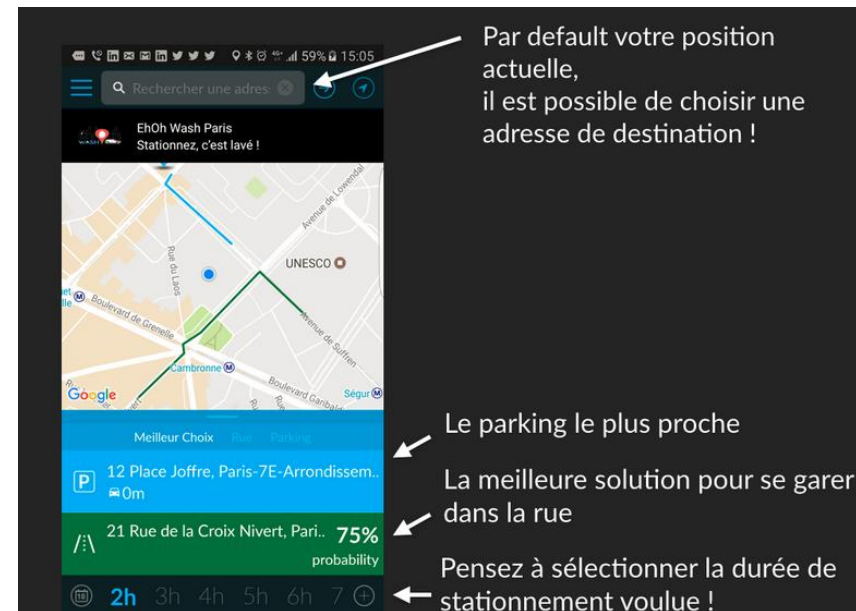
→ Améliorer le fonctionnement de la zone bleue, notamment sur République Sud (pour obtenir une meilleure adéquation entre offre de stationnement et usage)



Une circulation automobile rééquilibrée

5 – Les actions associées – expérimenter des solutions de stationnement intelligent

- Des solutions de « stationnement intelligent » pourraient être déployées afin d'optimiser les trajets vers le stationnement disponible, de limiter les nuisances liées à la recherche de places, d'améliorer la connaissance des pratiques de stationnement
- Path to park : prédire et localiser les zones de stationnement disponibles + orientation de l'usager
- Parking Map : détection des places disponibles et transmission de l'information aux usagers



Source : pathtopark

Une circulation automobile rééquilibrée

6 – Les actions associées – réserver des places de stationnement aux covoitureurs

- Aménager des places de covoiturage à proximité des entrées / sorties de la RN6
- Proposer aux grandes surfaces du Réveil Matin de réserver des places aux covoitureurs



Source : ITER, Carrefour Pau, 2018

Une circulation automobile rééquilibrée

7 – Les actions associées – acheter des « tickets » de covoiturage pour inciter les autosolistes à tester le covoiturage

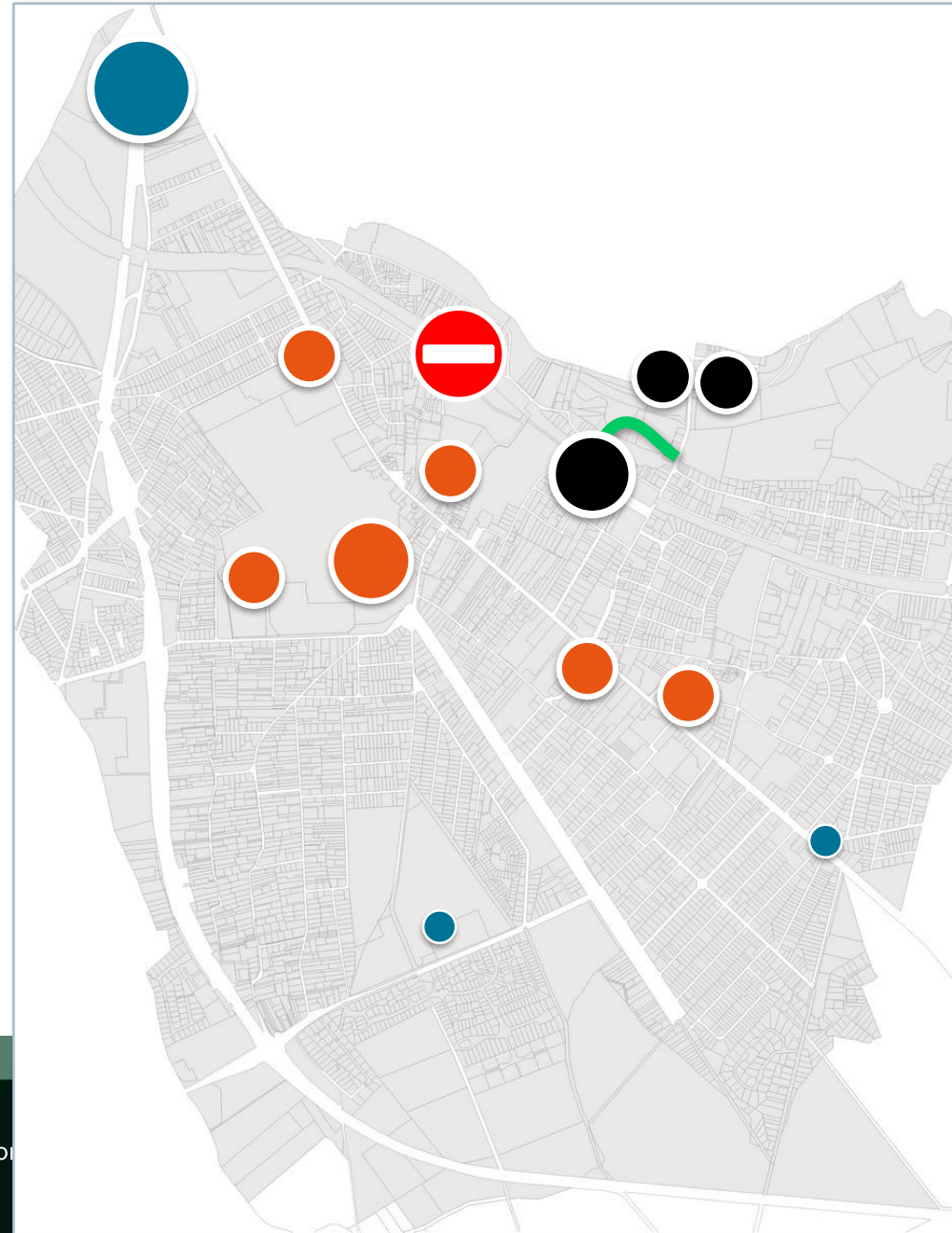
- ➔ partager le coût du trajet en covoiturage avec l'employeur et / ou la collectivité pour les trajets domicile – travail en covoiturage (ex : Klaxit, Karos)
- ➔ Expérimentation en cours d'Ile de France Mobilités « Tous ensemble pour le covoiturage »



Une circulation automobile rééquilibrée

Synthèse

- Des scénarios d'évolution du trafic sont en cours de modélisation sur le secteur Gare - République,
- Toutefois, le nœud de la congestion en heures de pointe se situant à Crosne, les actions menées par Montgeron ne permettront qu'une résolution partielle des difficultés de circulation sur Leclerc
- Lors des années à venir, la forte densification du sud est parisien et la saturation du RER D vont contribuer à stimuler le trafic routier et la congestion de la circulation, y compris à Montgeron
- Les préconisations de cette étude vise surtout à limiter autant que possible le trafic de transit dans les quartiers résidentiels et les nuisances liées à l'usage de la voiture

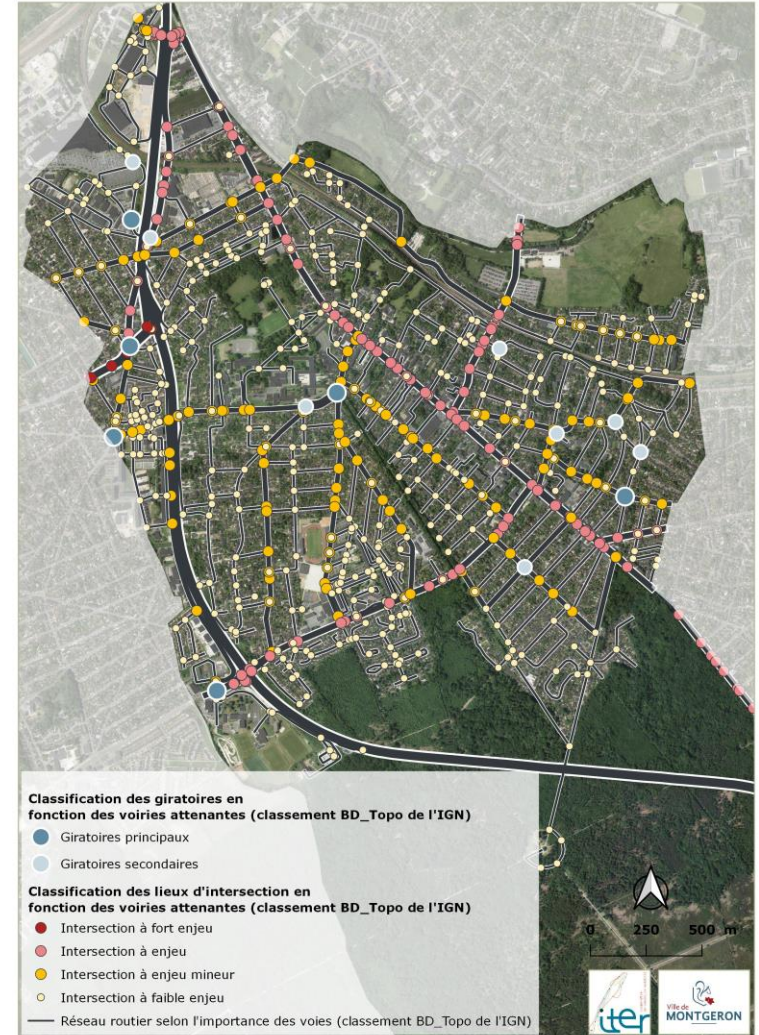


III. QUESTIONS / RÉPONSES SUR LES PRÉCONISATIONS

IV. COMPLÉMENTS SUR LES PRÉCONISATIONS

Compléments sur les préconisations

Quelle matérialisation des zones 30 ?

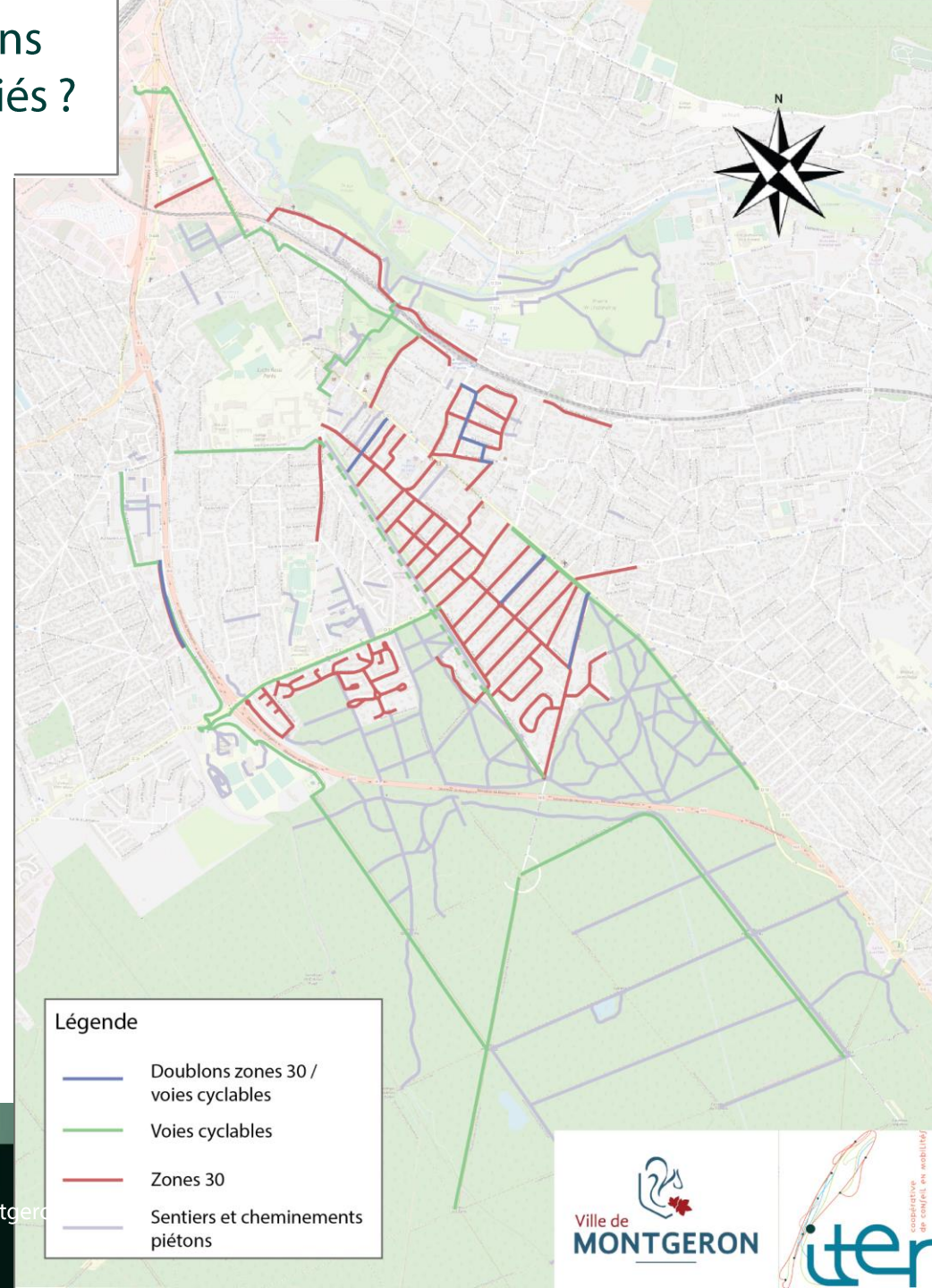


Compléments sur les préconisations

Quels itinéraires cyclables privilégiés ?

Pour quels usages ?

- Où faire passer la voie cyclable à l'ouest de la Pelouse : Mainville ou Sénart ?
- Un itinéraire cyclable à l'est de la RN6 ?
- Pertinence d'un itinéraire cyclable sur Victor Hugo pour rejoindre la gare ?



Merci de votre attention

Document élaboré par :

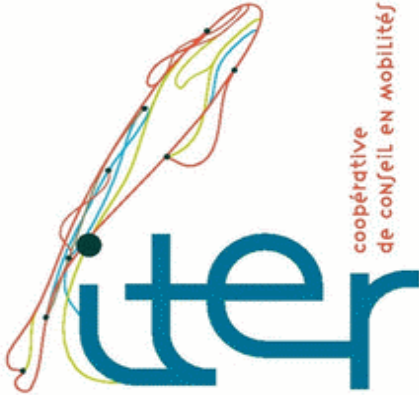
Benoît GADIOLLET & Corentin REY
Iter, coopérative de conseil en mobilités

18-20 Rue Claude Tillier, 75012 PARIS
T: 01 43 72 10 09
benoit.gadiollet@iternet.org

Document validé le 14/05/2018 par :

Benoît GADIOLLET
Iter, coopérative de conseil en mobilités

18-20 Rue Claude Tillier, 75012 PARIS
T: 01 43 72 10 09
benoit.gadiollet@iternet.org



ANNEXES