

Elaboration du schéma directeur des circulations de la ville de Montgeron

Groupe de travail mobilités
Atelier du 31 janvier 2018

Ville de Montgeron – Version 1 du 12 janvier 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 ET DU CALENDRIER → 5MN
 2. SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC → 30MN
 3. QUESTIONS / RÉPONSES → 15MN
 4. APPORT DU GROUPE DE TRAVAIL MOBILITÉS
AUX PHASES 2 ET 3 → 60MN

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 – Juin 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



Atouts



Un plan de circulation qui limite les nuisances dans les quartiers



Le plan de circulation actuel

Une grille régulière de rues est établie dans le centre-ville, où les rues sont étroites et les trottoirs sont bordés de bâtiments à plusieurs étages. Les rues sont nommées (Lyon, Paris, Strasbourg et République) et les trottoirs sont bordés de bâtiments à plusieurs étages.

En zone urbaine, les rues sont étroites et les trottoirs sont bordés de bâtiments à plusieurs étages. Les rues sont nommées (Lyon, Paris, Strasbourg et République) et les trottoirs sont bordés de bâtiments à plusieurs étages.

Les trottoirs sont bordés de bâtiments à plusieurs étages. Les rues sont nommées (Lyon, Paris, Strasbourg et République) et les trottoirs sont bordés de bâtiments à plusieurs étages.

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



Analyse du stationnement Secteur République Nord

Un plan de stationnement qui limite les nuisances dans les quartiers

Stationnement	1000	2000	3000	4000	5000	6000	7000	8000	9000	10000
Stationnement	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55
Stationnement	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55
Stationnement	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55

Les zones de stationnement sont en bon fonctionnement de la zone la grande partie, et les « passages » de la zone la grande partie sont en bon fonctionnement de la zone la grande partie.

Analyse du stationnement Secteur République Nord

Un plan de stationnement qui limite les nuisances dans les quartiers

Stationnement	1000	2000	3000	4000	5000	6000	7000	8000	9000	10000
Stationnement	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55
Stationnement	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55
Stationnement	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55

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



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



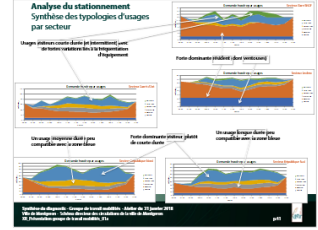
Une zone bleue élargie, à vocation résidente mais permettant d'offrir une alternative aux visiteurs



Un double parking-relais visible et accessible



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



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.



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...



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



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



Faiblesses

Des franchissements de la Seine à proximité de Montgeron impactant l'écoulement des flux

Voie ferroviaire créant un effet frontière

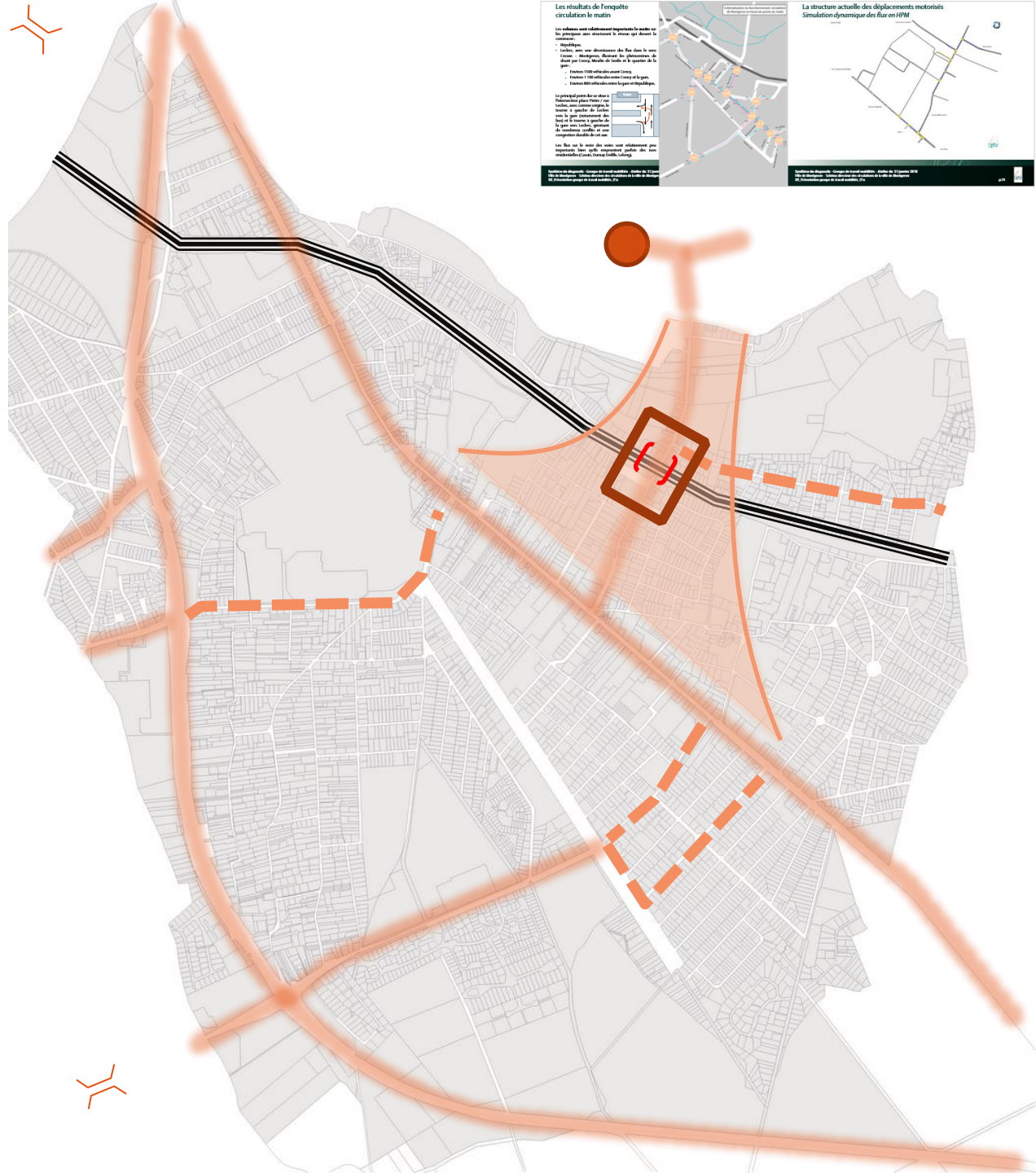
Des axes structurants nord-sud mais un manque de liaison est-ouest.

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)



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



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

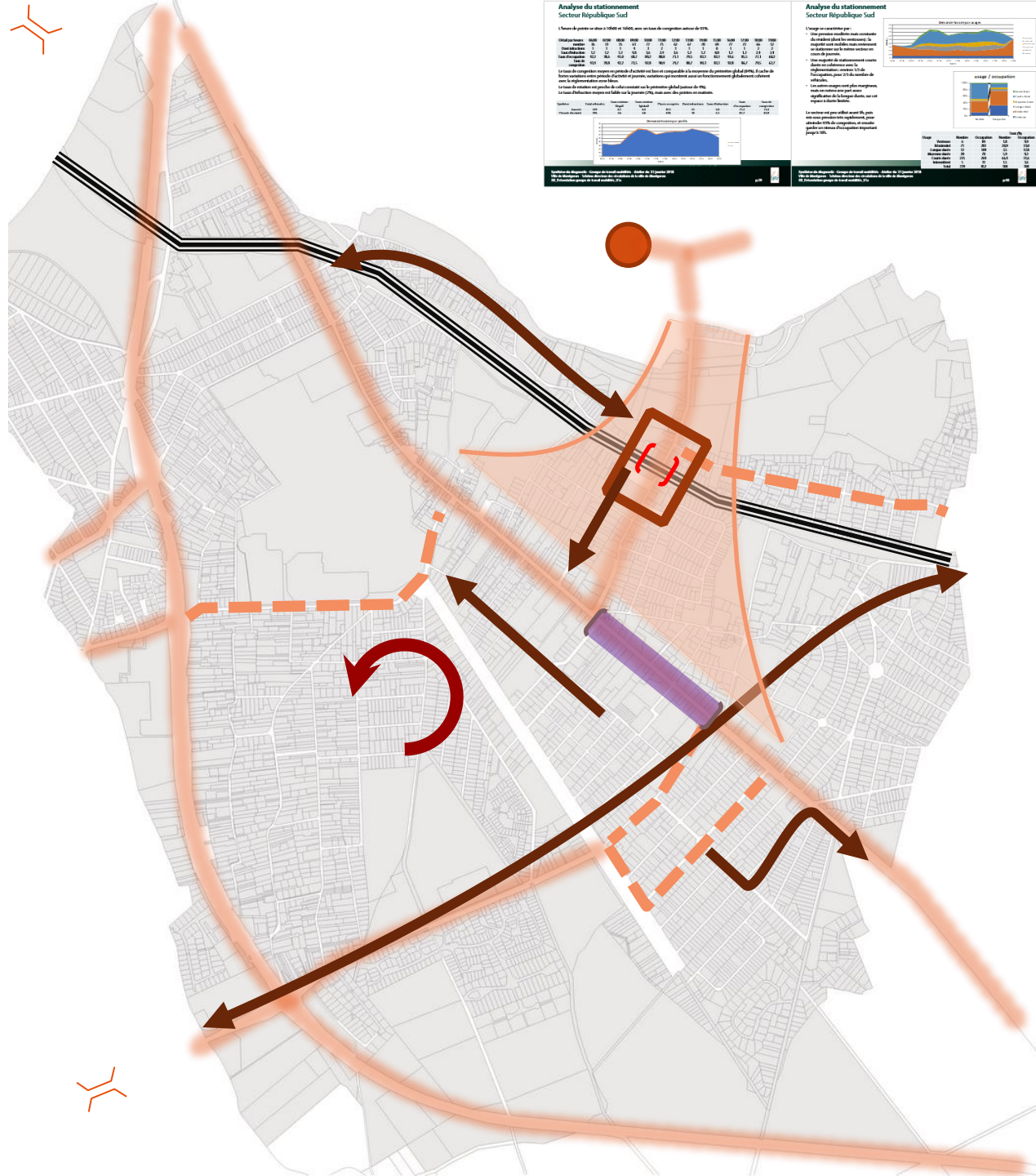
Un nœud de congestion extérieur à la commune et qui amplifie l'effet entonnoir

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















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



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



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



Enjeux

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

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

Questions / réponses sur le diagnostic

- 15 mn
- La méthode
- le contenu
- La cohérence avec les situations vécues

Apport du groupe de travail mobilités aux phases 2 et 3

1. Définition des objectifs / sélection des leviers d'actions

➔ Quel cadre de réflexion de réflexion pour les phases 2 et 3 ? Quelles finalités pour cette étude maintenant que le diagnostic est réalisé ? Autrement dit, quels sont les sujets à aborder ? Quels moyens de les traiter ? Quels moyens favoriser ou exclure ?

Travail de sélection et de hiérarchisation des objectifs selon une liste définie éventuellement complétée en séance :

- Optimiser l'écoulement automobile du trafic sur le secteur gare
- Définir des itinéraires privilégiés et sécurisés permettant l'accès aux pôles générateurs locaux en modes actifs
- Limiter le trafic de transit dans les secteurs résidentiels

2. Pistes d'actions pour les scénarios

➔ Réflexion sur le contenu des scénarios : quels éléments fixes ? Quels éléments variables ? Quelle fourchette de mobilisation de chaque leviers d'actions (l'idéal vs le premier pas) ? Quels éléments de consensus et points de désaccord ?

- Un coup parti : le projet d'aménagement de l'avenue de la République est acté.
- Quel périmètre pour la zone 30 ?
- Où interdire les doubles sens cyclables ?
- Quel maillage cyclable ?
- Etc.

Travail sur carte grand format (A0), avec pistes cyclables existantes tracées (et comme support de travail complémentaire des cartes sur l'offre de stationnement, le trafic existant...), des post-it de couleur pour exprimer les points de vue différent + synthèse sur paperboard

Leviers d'actions	
Réglementation	Mutualisation
Tarification	Information
Aménagement / équipement	Moyens humains
Temporalité du service	...



Merci de votre attention

Document élaboré 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

Document validé le 15/01/2018 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

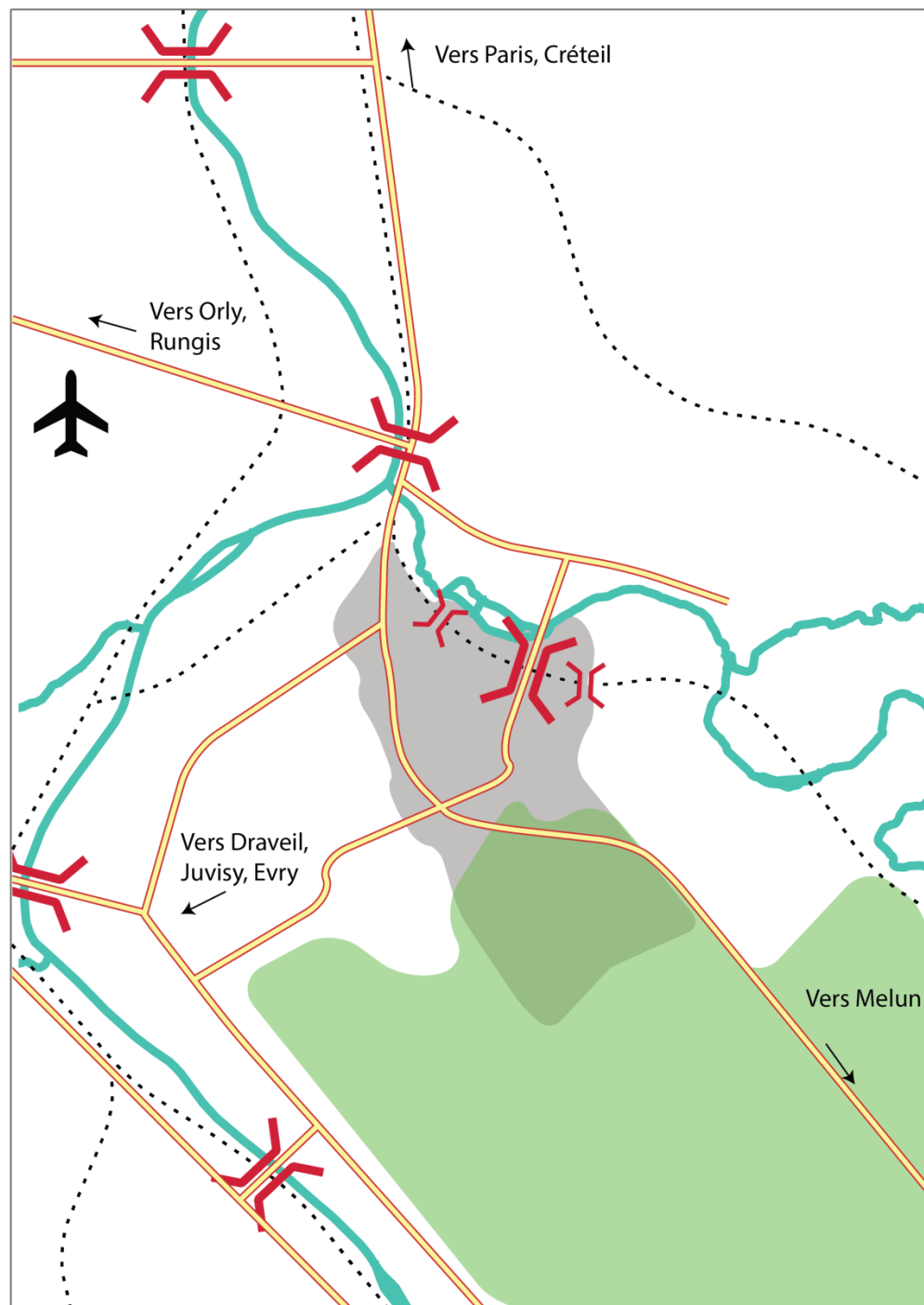
Montgeron et son environnement proche

Un territoire segmenté par les ruptures naturelles et anthropologiques sud-est / nord-ouest (RN6, voie ferrée, Seine, Yverres, forêt de Sénart) qui conditionnent l'écoulement des flux (goulets d'étranglement),

Une ville qui collecte les flux du sud et de l'est en direction du nord (Paris, Créteil) et de l'ouest (Orly, Rungis, Evry),

Des franchissements de la voie ferrée aux capacités inégales. Si l'axe principal emprunte la rue Leclerc, deux autres possibilités existent :

- La rue du Pont de Bart, à sens unique, au gabarit très réduit, dimensionné pour supporter uniquement des flux locaux,
- La rue d'Yverres, avec son passage souterrain sous la voie ferrée. Le gabarit est également très réduit (voie à double sens mais priorité aux véhicules en provenance d'Yverres), hauteur limitée à 4m,



Les flux domicile travail

1,27 véhicules par ménage en moyenne (taux d'équipement des ménages en véhicule à Montgeron : 89%, moyenne départementale : 87%, moyenne régionale : 71%)

Une **commune majoritairement résidentielle** (10 362 actifs ayant un emploi, 5 571 emplois, soit un indicateur de concentration d'emploi de 53,8, en baisse depuis 2009 [57,4]), (source : INSEE, RP2009 et RP2014).

Logiquement, la **structure des flux est déséquilibrée** entre flux sortants (8 271, soit 5260 véhicules) et flux entrants (3 522, soit 2 240 véhicules), soit un différentiel d'environ 3 000 véhicules entre la période d'activité et la nuit, (source : INSEE, base flux mobilités professionnelles, 2014).

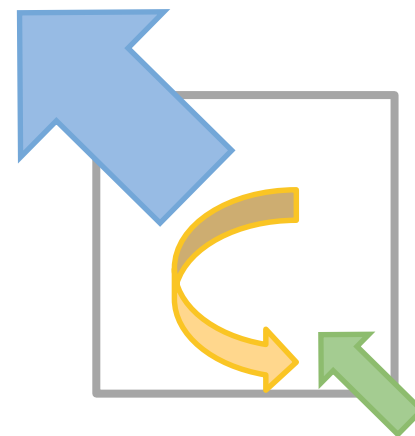
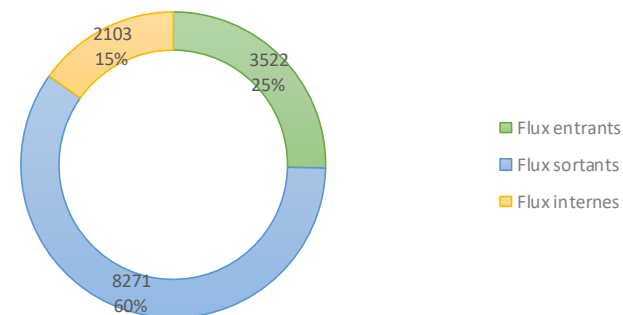
Des flux internes minoritaires (2103) mais représentant malgré tout un volume de véhicules conséquent (1250 véhicules).

Des flux entrants en provenance de communes limitrophes, certainement en lien avec la gare.

Des flux sortants éclatés (communes périphériques, Paris, Evry, Créteil).

ORIGINE	FLUX	DESTINATION	FLUX
Vigneux-sur-Seine	406	Paris	2 569
Draveil	282	Villeneuve-Saint-Georges	237
Yerres	264	Yerres	211
Brunoy	254	Évry	210
Crosne	169	Créteil	196
TOTAL	1 375	TOTAL	3 422
<i>Soit 39% des entrées de Montgeron.</i>		<i>Soit 41% des sorties de Montgeron.</i>	

Répartition des volumes de flux DT



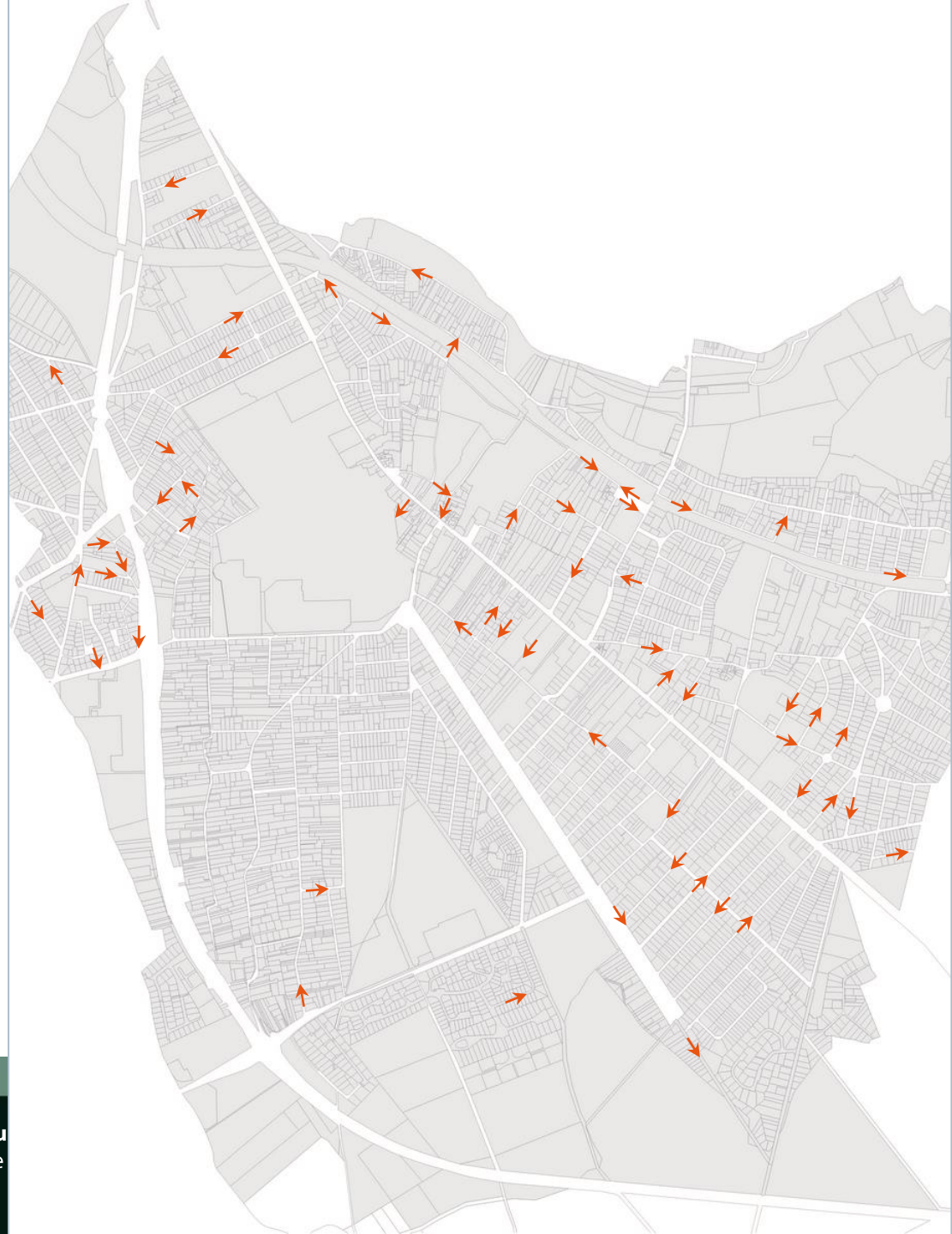
Le plan de circulation actuel

Une inégale répartition des sens interdits dans la commune, malgré un tissu urbain globalement homogène (quasi absence de sens uniques sur les secteurs Garenne, Forêt, Ermitage et République – Pelouse).

Ces sens uniques conduisent à une séparation des flux de transit sur certaines voies entre flux entrants et flux sortants (boucles). Les conséquences sont :

- une perte de lisibilité de l'itinéraire,
- Une dilution du trafic dans des voies non calibrées à cet effet.

Les entrées / sorties différenciées de Super U ont pour conséquence de renvoyer du flux de transit en sortie sur Aristide Briand, soit vers le nord ouest (puis accès à la rue des Bois), soit vers le sud est (accès à l'avenue de la République par l'avenue de la Vénerie).

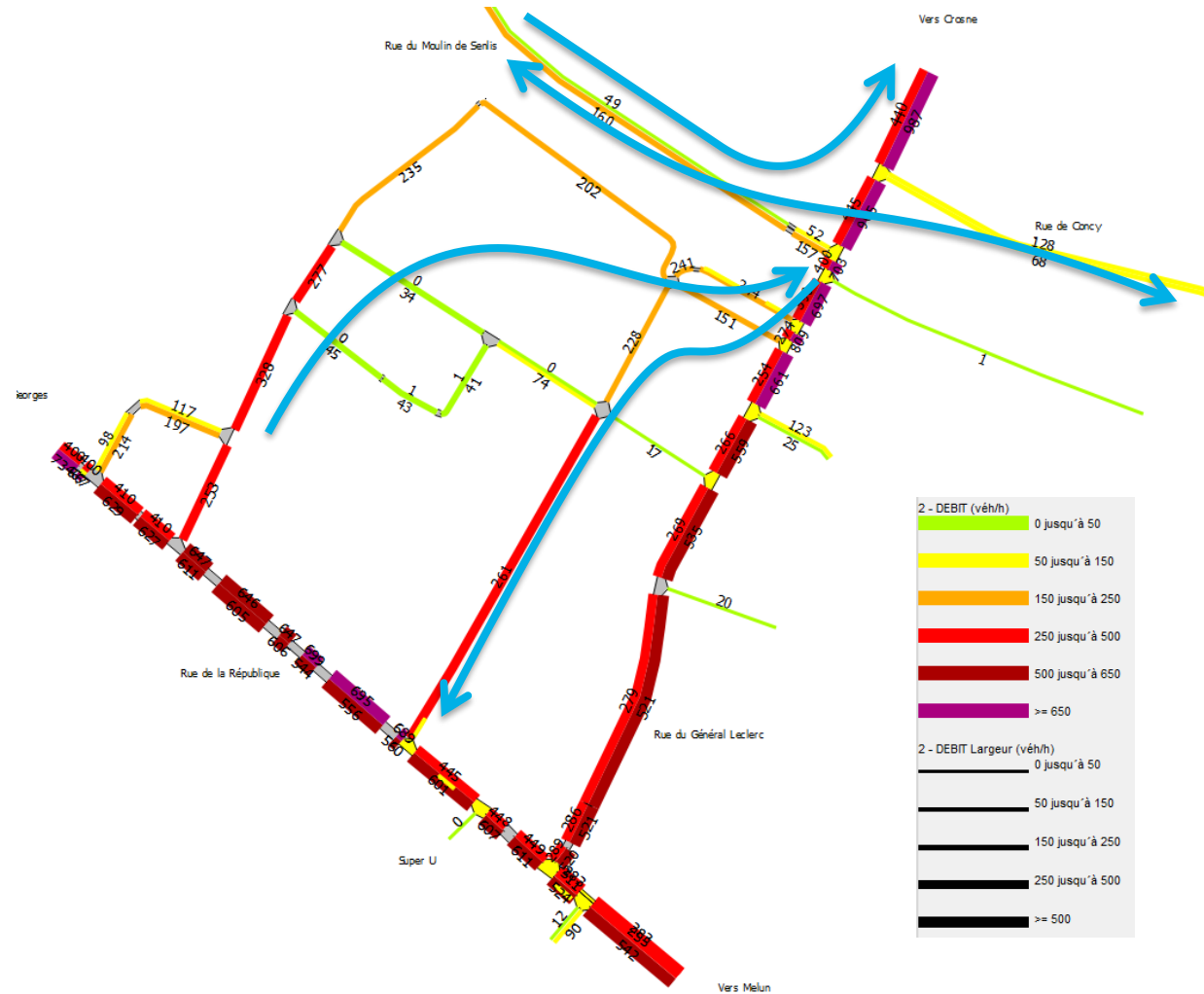


La structure actuelle des déplacements motorisés

Heure de pointe du matin (7h45-8h45)

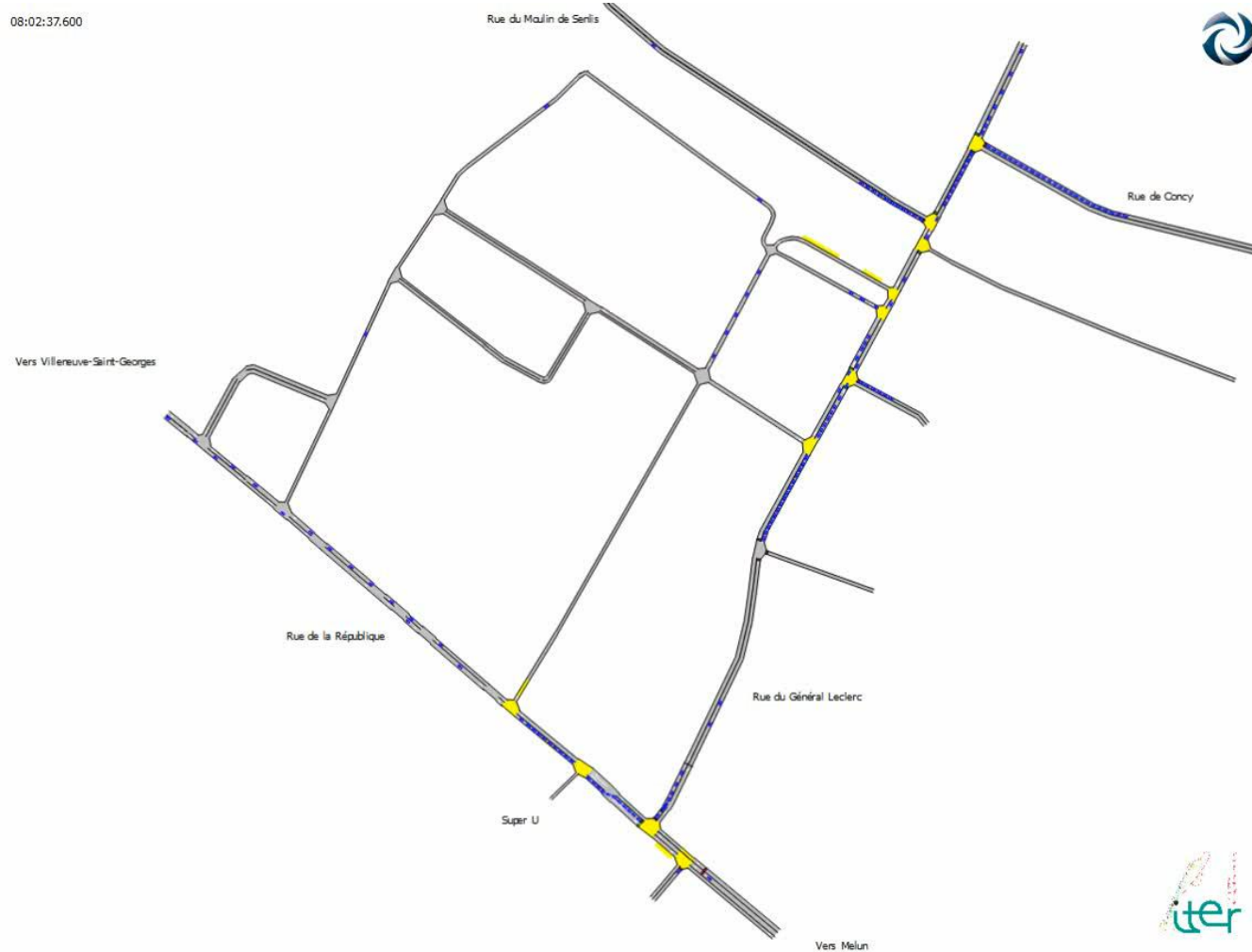
Des phénomènes de shunt sont observés en cœurs de quartiers :

- par la rue du Moulin de Senlis, la rue de Concy et surtout par la rue Deglaire, vers/depuis Crosne et Yerres.
- Par le boulevard Sellier vers République



La structure actuelle des déplacements motorisés

Simulation dynamique des flux en HPM

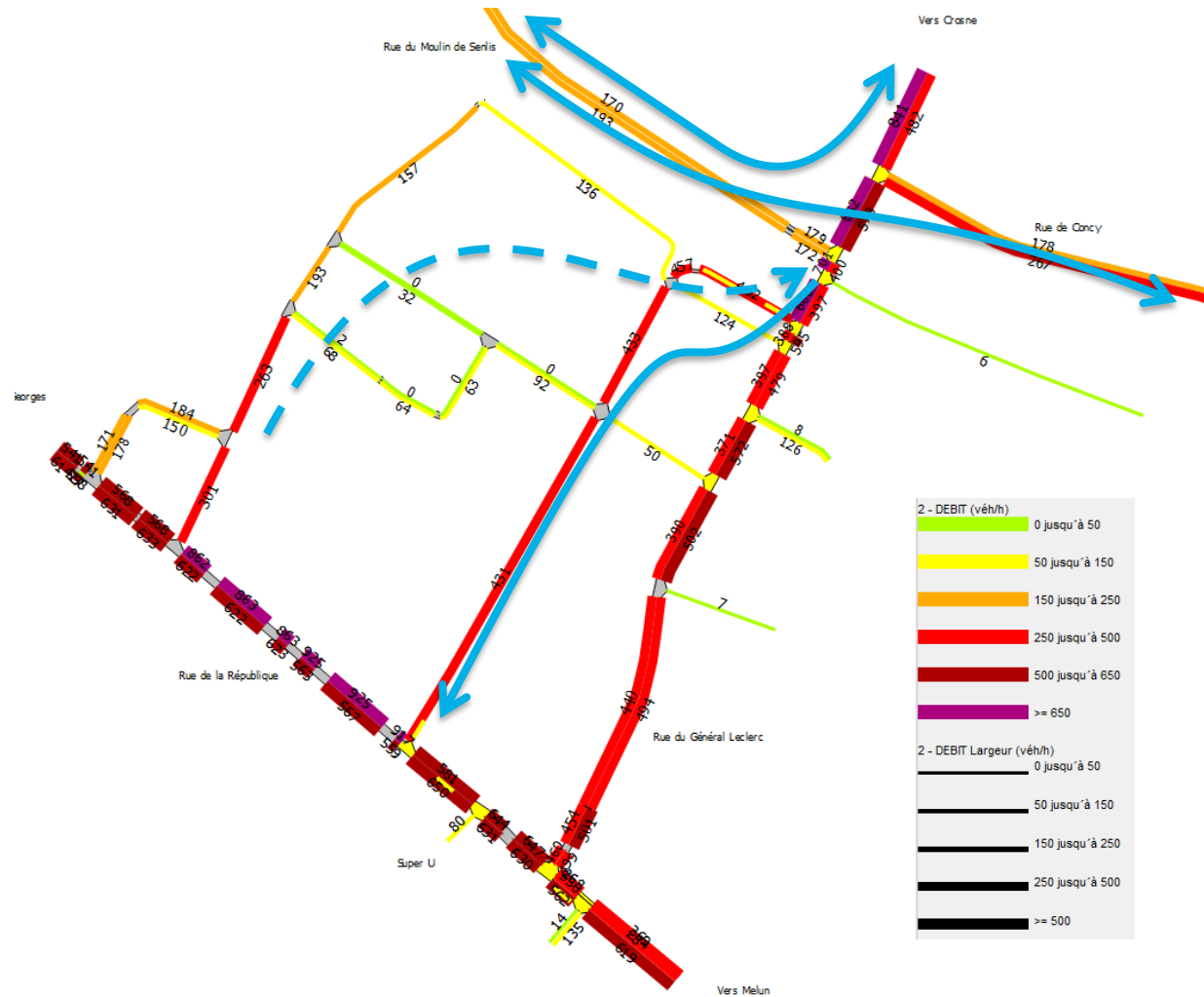


La structure actuelle des déplacements motorisés

Heure de pointe du soir (17h15-18h15)

Les phénomènes de shunt observés le soir en cœurs de quartiers prennent une autre forme :

- Ils sont plus importants par la rue du Moulin de Senlis et s'effectuent dans les deux sens, notamment avec un itinéraire marqué avec la rue de Concy.
- Ils sont très marqués par le boulevard Sellier vers République
- Le shunt par la rue Deglaire existe mais est moins prégnant que le matin



Analyse du stationnement

Secteur République Nord

L'heure de pointe se situe à 10h00, avec un taux de congestion modéré, autour de 82%.

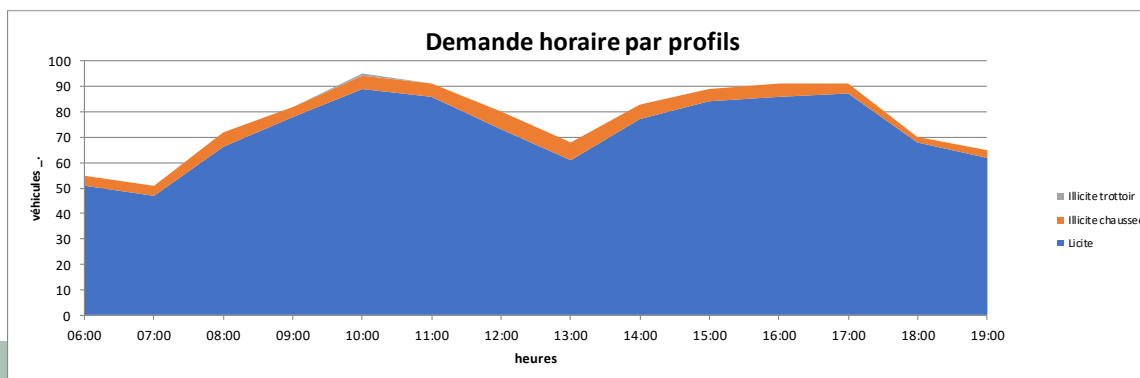
Détail par heures	06:00	07:00	08:00	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00
nombre	55	51	72	82	95	91	80	68	83	89	91	91	70	65
Dont infractions	4	4	6	4	6	5	7	8	9	7	5	4	2	3
Taux d'infraction	3,4	3,4	5,2	3,4	5,2	4,3	6,0	6,9	7,8	6,0	4,3	3,4	1,7	2,6
Taux d'occupation	44,0	40,5	56,9	67,2	76,7	74,1	62,9	51,7	63,8	70,7	74,1	75,0	58,6	53,4
Taux de congestion	47,4	44,0	62,1	70,7	81,9	78,4	69,0	58,6	71,6	76,7	78,4	78,4	60,3	56,0

Le taux de congestion illustre un bon fonctionnement de la zone. En période d'activité, et hors « l'hyperpointe » de 10h, le secteur offre constamment au moins 20% de places libres et rarement plus de 35 à 40%.

Le taux de rotation est supérieur à la moyenne du périmètre global (entre 4,5 et 5,5 en fonction de la période considérée), ce qui confirme un fonctionnement satisfaisant de la zone bleue.

Le taux d'infraction est en revanche assez significatif. Il se rapproche des standards (4,5 à 5%), avec des pointes à près de 8%.

Synthèse	Total véhicules	Taux rotation (légal)	Taux rotation (global)	Places occupées	Dont infractions	Taux d'infraction	Taux d'occupation	Taux de congestion
Journée	525	4,5	5,5	1 083	74	4,6	62,1	66,7
Période d'activité	438	3,8	4,6	840	57	4,9	67,5	72,4



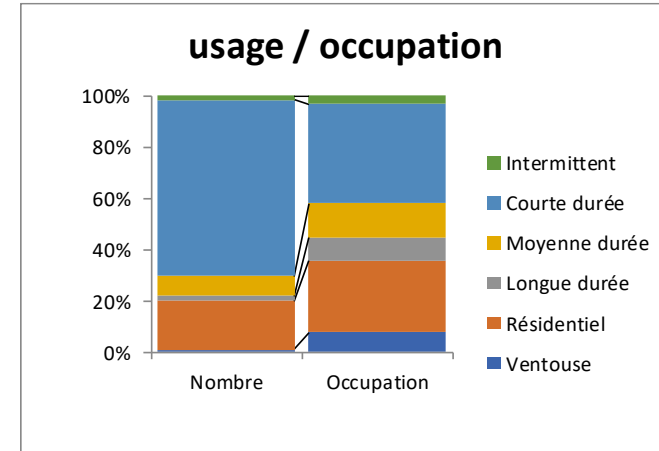
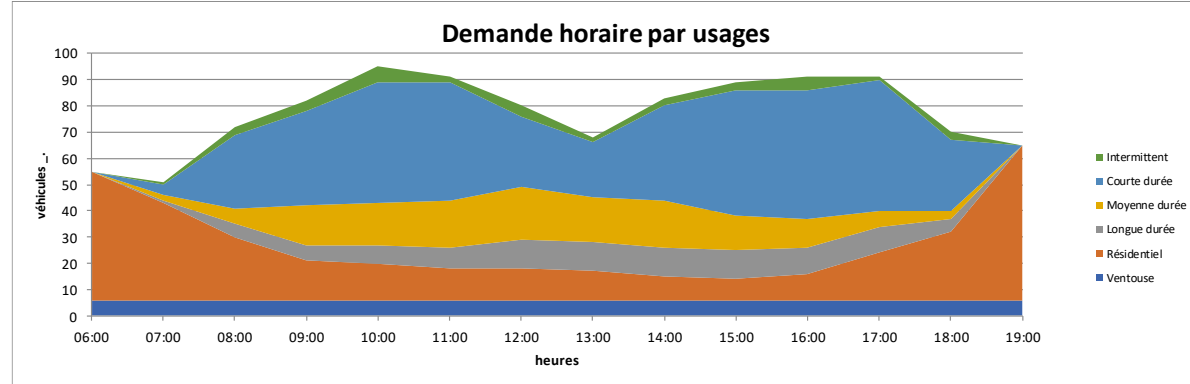
Analyse du stationnement

Secteur République Nord

L'usage se caractérise par :

- Un stationnement résident (dont les ventouses) plutôt modéré par rapport au reste du périmètre d'analyse : environ 36% de l'occupation, alors qu'il ne représente que 20% des véhicules comptabilisés sur l'ensemble de la journée.
- Une majorité de stationnement courte durée en cohérence avec la réglementation : près de 40% de l'occupation, pour environ 70% du nombre de véhicules.
- Les autres usages sont plus marginaux, avec cependant un stationnement de moyenne durée assez significatif, notamment en cours de matinée.

Les courbes de la typologie est caractéristique des zones à usages visiteurs. Dans le détail, le fonctionnement pourrait être amélioré en limitant les usages de moyenne et longue durée, non cohérent avec la limitation à 1h30 de la zone bleue.



Usage	Nombre	Occupation	Taux (%)	
			Nombre	Occupation
Ventouse	6	84	1,1	7,8
Résidentiel	99	304	18,9	28,1
Longue durée	11	96	2,1	8,9
Moyenne durée	39	145	7,4	13,4
Courte durée	361	417	68,8	38,5
Intermittent	9	37	1,7	3,4
Total	525	1 083	100	100

Analyse du stationnement

Secteur République Sud

L'heure de pointe se situe à 10h00 et 16h00, avec un taux de congestion autour de 93%.

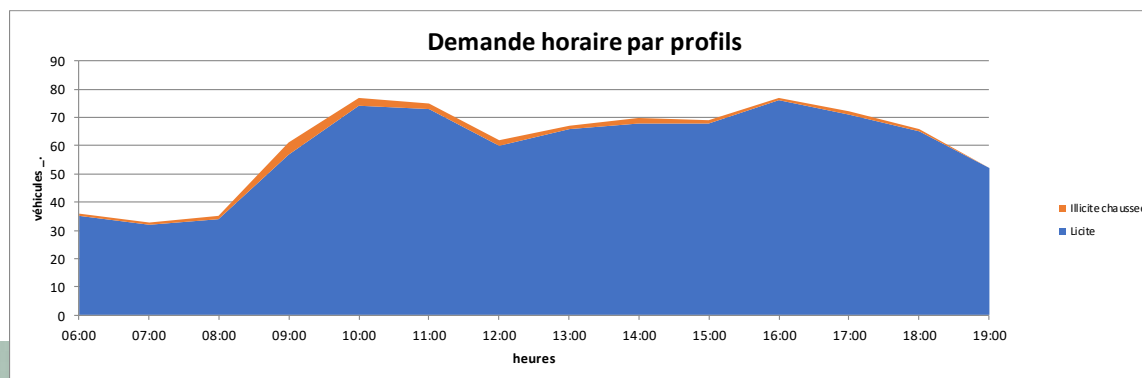
Détail par heures	06:00	07:00	08:00	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00
nombre	36	33	35	61	77	75	62	67	70	69	77	72	66	52
Dont infractions	1	1	1	4	3	2	3	1	1	0	1	1	2	2
Taux d'infraction	1,2	1,2	1,2	4,8	3,6	2,4	3,6	1,2	1,2	0,0	1,2	1,2	2,4	2,4
Taux d'occupation	42,2	38,6	41,0	68,7	89,2	88,0	71,1	79,5	83,1	83,1	91,6	85,5	77,1	60,2
Taux de congestion	43,4	39,8	42,2	73,5	92,8	90,4	74,7	80,7	84,3	83,1	92,8	86,7	79,5	62,7

Le taux de congestion moyen en période d'activité est bon et comparable à la moyenne du périmètre global (84%). Il cache de fortes variations entre période d'activité et journée, variations qui montrent aussi un fonctionnement globalement cohérent avec la réglementation zone bleue.

Le taux de rotation est proche de celui constaté sur le périmètre global (autour de 4%).

Le taux d'infraction moyen est faible sur la journée (2%), mais avec des pointes en matinée.

Synthèse	Total véhicules	Taux rotation (légal)	Taux rotation (global)	Places occupées	Dont infractions	Taux d'infraction	Taux d'occupation	Taux de congestion
Journée	339	4,1	4,4	852	23	2,0	71,3	73,3
Période d'activité	296	3,6	3,8	696	18	2,2	81,7	83,9



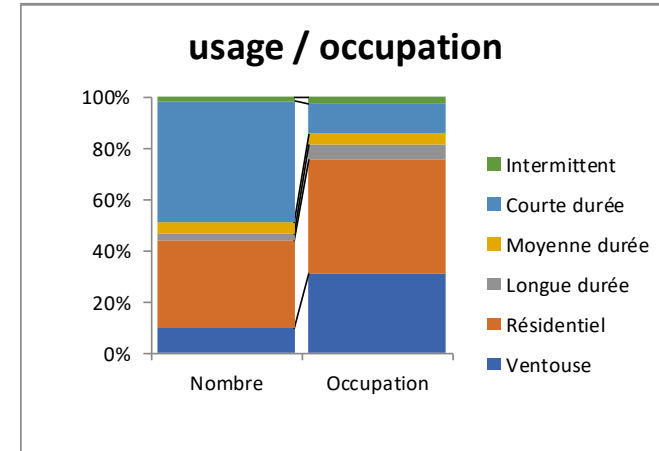
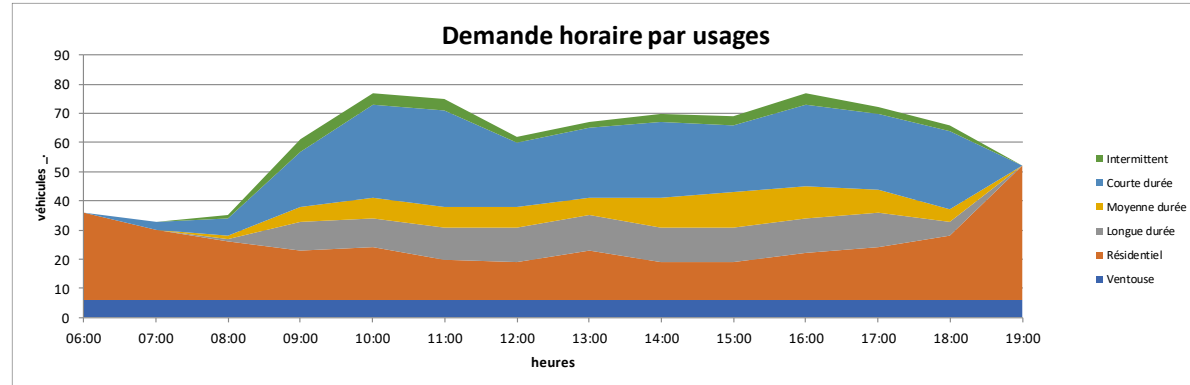
Analyse du stationnement

Secteur République Sud

L'usage se caractérise par :

- Une pression modérée mais constante du résident (dont les ventouses) : la majorité sont mobiles mais reviennent se stationner sur le même secteur en cours de journée.
- Une majorité de stationnement courte durée en cohérence avec la réglementation : environ 1/3 de l'occupation, pour 2/3 du nombre de véhicules.
- Les autres usages sont plus marginaux, mais on notera une part assez significative de la longue durée, sur cet espace à durée limitée.

Le secteur est peu utilisé avant 9h, puis mis sous pression très rapidement, pour atteindre 93% de congestion, et ensuite garder un niveau d'occupation important jusqu'à 18h.

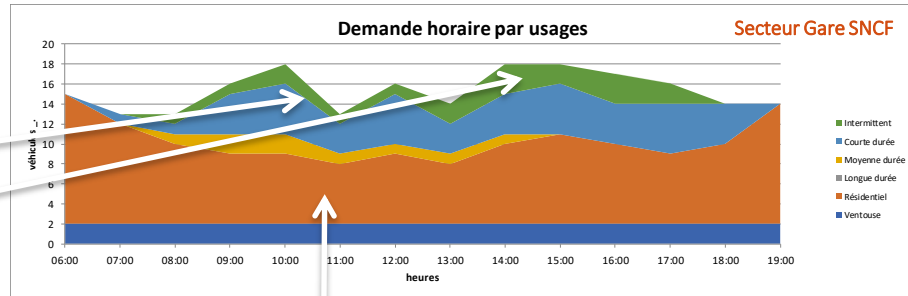


Usage	Nombre	Occupation	Taux (%)	
			Nombre	Occupation
Ventouse	6	84	1,8	9,9
Résidentiel	71	281	20,9	33,0
Longue durée	12	109	3,5	12,8
Moyenne durée	20	78	5,9	9,2
Courte durée	225	269	66,4	31,6
Intermittent	5	31	1,5	3,6
Total	339	852	100	100

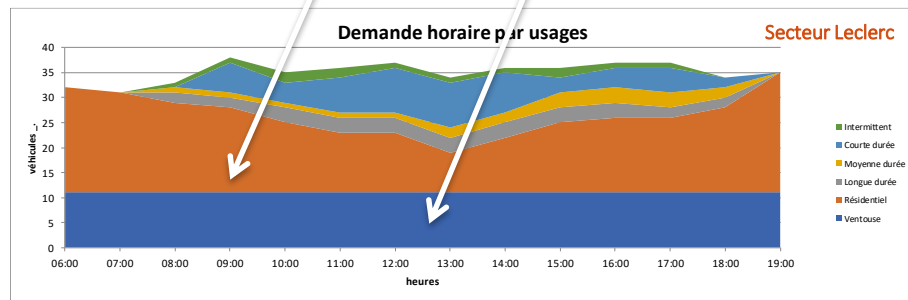
Analyse du stationnement

Synthèse des typologies d'usages par secteur

Usages visiteurs courte durée (et intermittent) avec de fortes variations liés à la fréquentation d'équipement



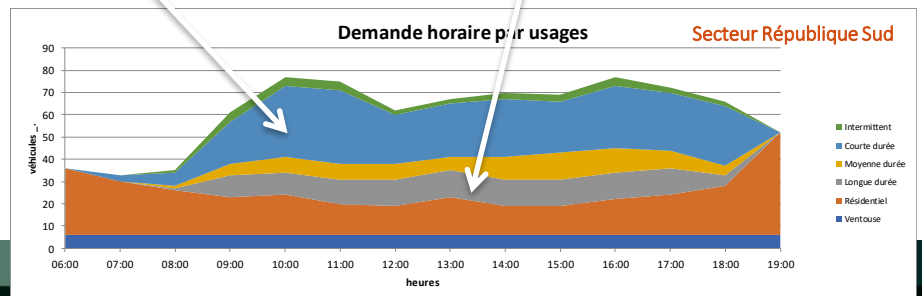
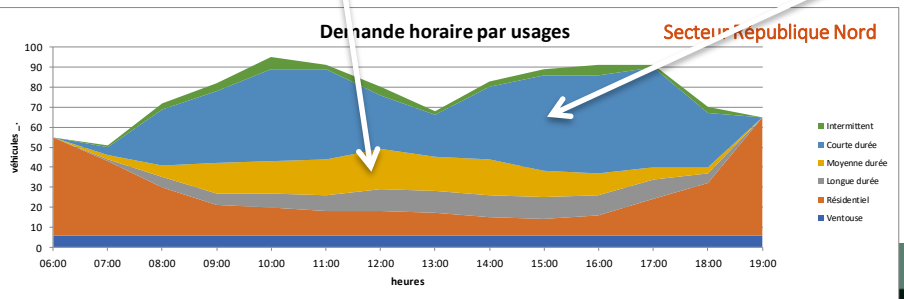
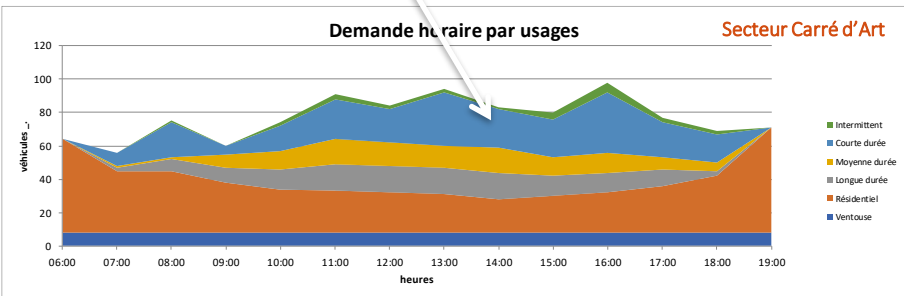
Forte dominante résident (dont ventouses)



Un usage moyenne durée peu compatible avec la zone bleue

Forte dominante visiteur plutôt de courte durée

Un usage longue durée peu compatible avec la zone bleue



Voies cyclables, cheminements piétons et zones 30

Des zones 30 majoritairement non aménagées, perturbant ainsi leur reconnaissance par les usagers et n'induisant pas toujours les comportements souhaités (baisse de la vitesse automobile, attention aux autres usagers, etc.),

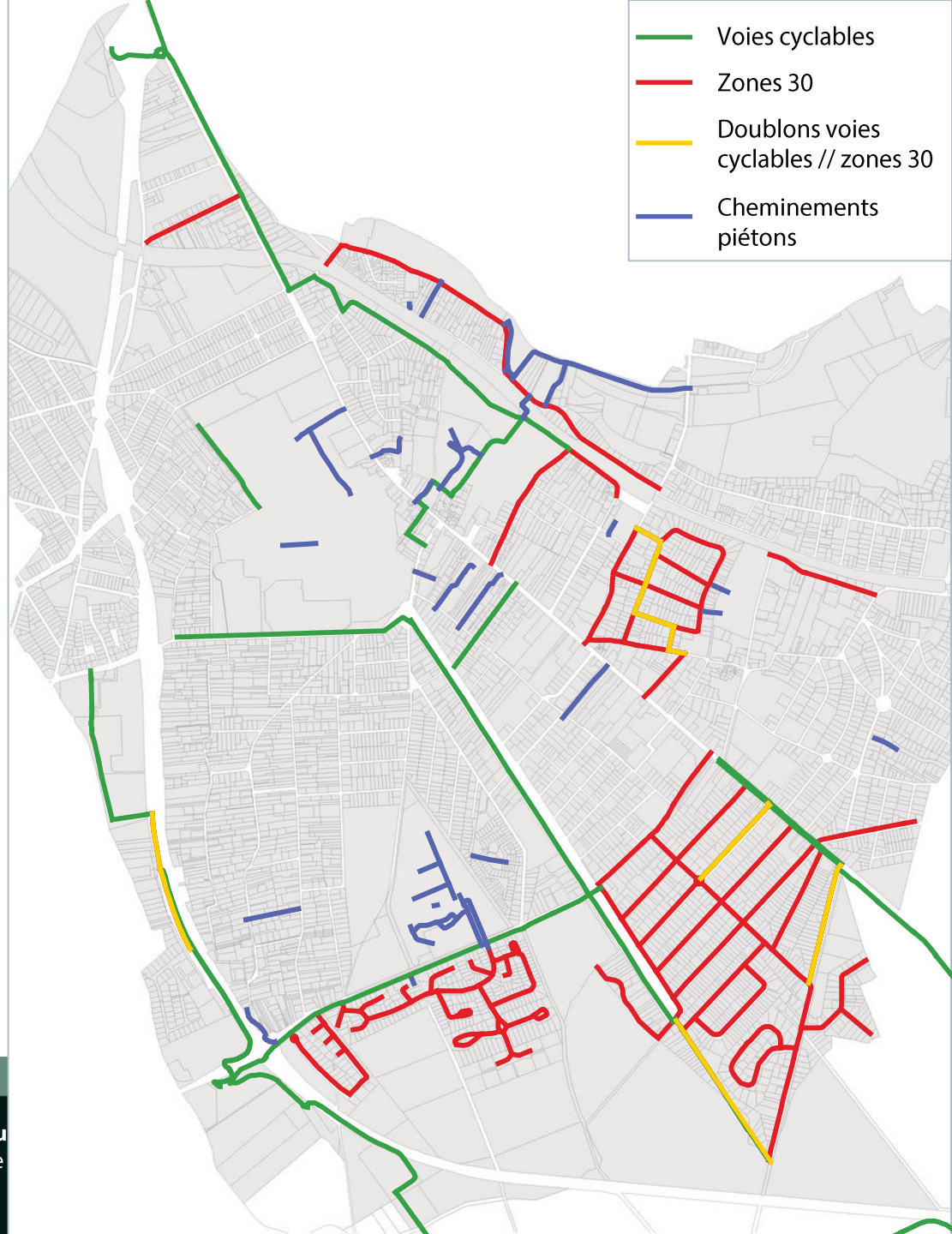
Des zones 30 qui ne font pas toujours système, ce qui nuit à leur lisibilité et est source de confusion pour les usagers,

Des voies cyclables et des zones 30 qui se superposent (incohérence entre aménagement et réglementation),

Un maillage cyclable incomplet, avec des ruptures de continuités (18km au total, dont 6 en forêt de Sénart),

Quelques perméabilités piétonnes protégées de la voiture, permettant des liaisons directes pour les piétons entre avenue de la République et rue Briand par exemple (Ruelle Blondel, etc.),

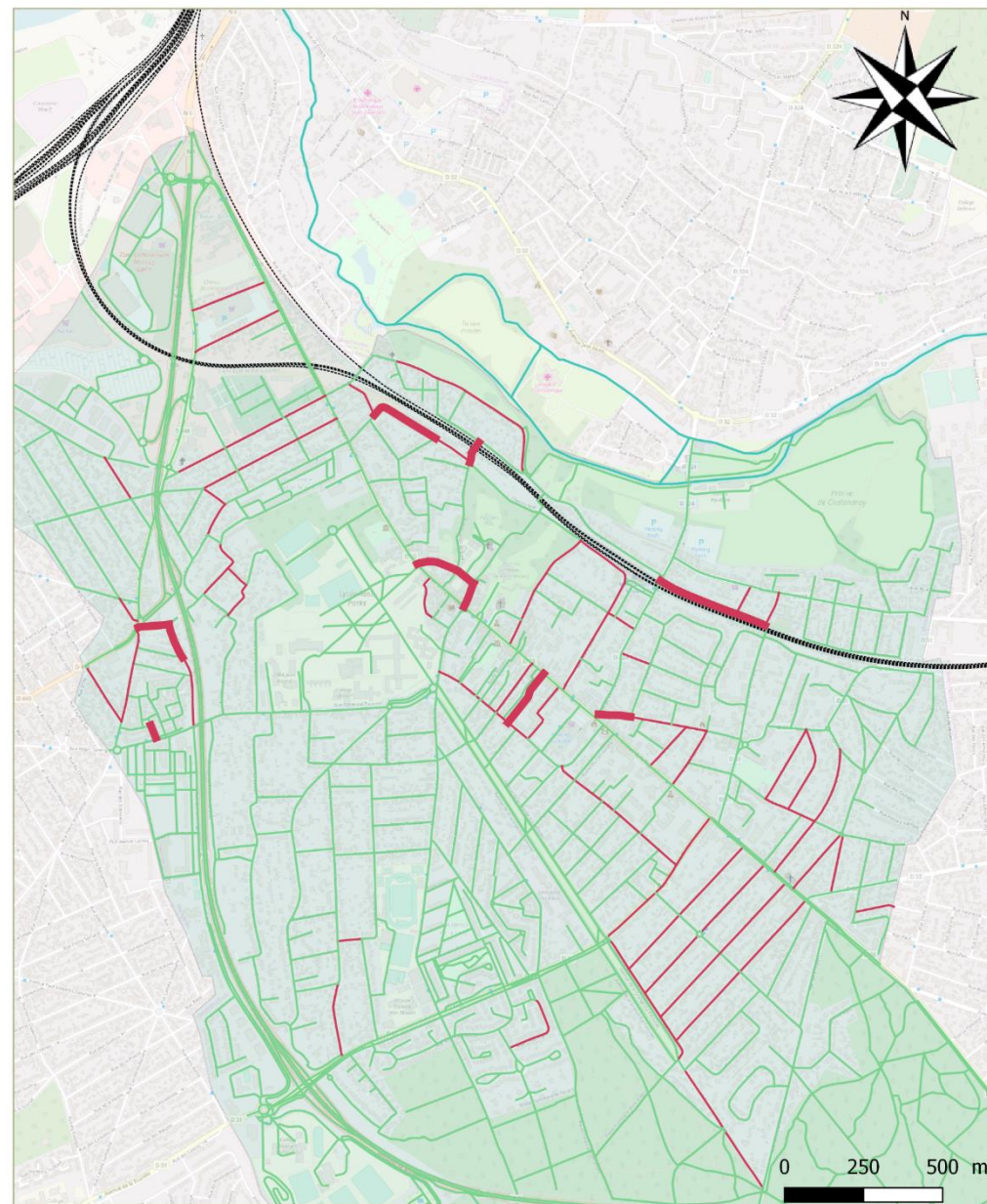
Des cheminements piétons globalement agréables, mais de réelles difficultés pour rejoindre la Gare (Leclerc, Moulin de Senlis)



Sens uniques et largeur de chaussée

Suite aux présentations du dispositif zone 30 en conseils de quartier, les habitants ne semblent pas avoir de réticence pour la généralisation de ce système.

Une des rares interrogations qui demeure est la possibilité d'implanter des doubles sens cyclables dans des voies aux gabarits étroits (carte ci-contre).



Légende

ROUTE

- Double sens
- Sens unique
- Sens unique avec une largeur inférieure à 3m

Quelles possibilités d'extension du réseau cyclable ?

La carte ci-contre présente les sens de circulation et les volumes de trafic (mesurés par ITER et transmis par Montgeron). L'objectif est de visualiser les voies où l'implantation de voie cyclable (bande, piste, double sens) est potentiellement dangereuse, en se basant sur les standards du CERTU (cf. tableau en annexe pour les doubles sens cyclables), dans l'hypothèse d'une limitation de la vitesse à 30km/h.

Au vu des niveaux de trafic et des largeurs de voirie référencées (BD topo), des doubles sens cyclables peuvent être implantés dans toutes les voies à sens unique.

Si une bande cyclable suffit sur Paumier, au vu du niveau de trafic sur Corbeil, Foch, République et Leclerc, des pistes cyclables serait idéalement préférable.

Par ailleurs, ITER recommande une attention particulière sur la rue du Moulin de Senlis, où les trottoirs sont très étroits, malgré le flux de piétons important en direction de la gare et le trafic relativement dense en heure de pointe (itinéraire de shunt).

