

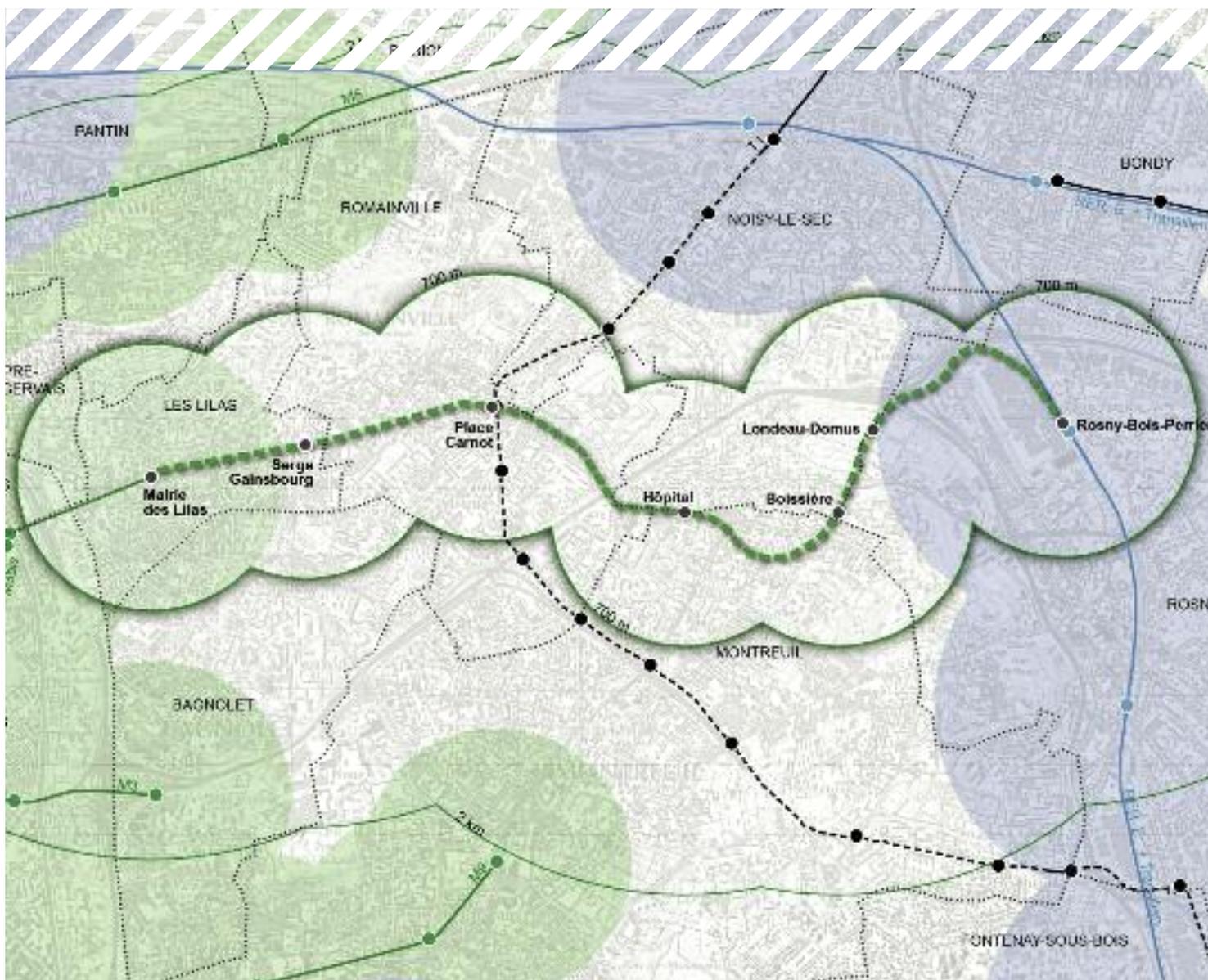
Septembre 2012

Accessibilités piétonnes et cyclables aux stations

Démarche articulation aménagement/transport autour du prolongement de la ligne 11 du métro



INSTITUT
D'AMÉNAGEMENT
ET D'URBANISME
ÎLE-DE-FRANCE



Prolongement Ligne 11

Accessibilités piétonnes et cyclables aux stations

Septembre 2012

IAU île-de-France

15, rue Falguière 75740 Paris cedex 15
Tél. : + 33 (1) 77 49 77 49 - Fax : + 33 (1) 77 49 76 02
<http://www.iau-idf.fr>

Directeur général : François Dugeny

Département : Fouad Awada, directeur du DUAT

Étude réalisée par Anca Duguet

Avec la collaboration de : Dominique Riou / Marie-Angèle Lopes / Jérôme Bertrand / Pauline Regnault

Cartographie réalisée par : Guillemette Crozet

Maquette réalisée par : Sylvie Castano

N° d'ordonnancement : 1.11.001

Couverture : IAU îdF

Sommaire

Introduction	3
1. Diagnostic des aménagements existants	5
1.1 Présentation du territoire	5
1.2 Les différents tissus urbains traversés par la Ligne 11	7
Les centres-villes et les centralités de quartier	7
Le tissu pavillonnaire de coteau	8
Les tissus mixtes habitat / activités	8
Les grands ensembles	9
L'échangeur	10
1.3 Le périmètre de rabattement aux nouvelles stations et définition de l'aire d'étude	12
Aire d'attraction cyclable et piétonne	12
La définition de l'aire d'étude	14
1.4 L'analyse globale de la voirie et de l'espace public	16
La hiérarchie actuelle de la voirie	16
Les coupures urbaines et les points durs	18
La pression du stationnement	23
Un espace public inconfortable	23
Les atouts et potentiels	24
2. Diagnostic prospectif : articulation avec les projets des collectivités locales	27
2.1 Méthodologie du recensement des informations	27
2.2 Zoom sur les six stations : aménagements existants et potentialités	28
Station Serge Gainsbourg	28
Station Place Carnot	30
Station Hôpital	32
Station Boissière	34
Station Londeau Domus	36
Station Rosny	38
3. Principes des actions à mener	41
3.1 Principes généraux	42
3.2 Une approche territoriale : la hiérarchie des voies et la modération de la circulation par quartiers	42
3.3 La trame structurante pour les modes actifs : exemples de situations et de préconisations	46
3.4 Le stationnement des vélos	53

4. Recommandations aux stations	55
4.1 Propositions station Serge Gainsbourg	57
La station et ses abords immédiats	57
Les principales voies d'accès à la station	57
Les carrefours à traiter	59
Les voies à créer	60
Carte des préconisations prioritaires	61
4.2 Propositions station Place Carnot	62
La station et ses abords immédiats	62
Les principales voies d'accès à la station	62
Les carrefours à traiter	64
Carte des préconisations prioritaires	65
4.3 Propositions station Hôpital	66
La station et ses abords immédiats	66
Les principales voies d'accès à la station	66
Les carrefours à traiter	67
Les voies à créer	68
Carte des préconisations prioritaires	69
4.4 Propositions station Boissière	70
La station et ses abords immédiats	70
Les principales voies d'accès à la station	70
Les carrefours à traiter	71
Les voies à créer	71
Carte des préconisations prioritaires	72
4.5 Propositions station Londeau - Domus	73
La station et ses abords immédiats	73
Les principales voies d'accès à la station	73
Les voies à créer	76
Carte des préconisations prioritaires	77
4.6 Propositions station Rosny	78
La station et ses abords immédiats	78
Les principales voies d'accès à la station	78
Les carrefours à traiter	80
Les voies à créer	80
Carte des préconisations prioritaires	81
Conclusions	83
Annexes	85
Carte générale des aménagements existants et des projets des collectivités	87
La boîte à outils : réglementation et aménagements	89

Introduction

Cette étude a été prévue dans le cadre des suites de la Charte pour un territoire durable autour du prolongement de la ligne 11, avec comme objet le rabattement optimal des piétons - dont ceux à mobilité réduite - et des cyclistes sur les futures stations du métro.

Cette étude se fait à un stade amont et s'inscrit dans la préparation du schéma de principe, et elle sera innovante à ce titre. Le calendrier prévu (schéma de principe pour fin 2012, puis enquête publique, démarrage des travaux en 2013, mise en service en 2019), permet en effet d'accompagner progressivement la mise en œuvre de la ligne et d'accueillir dans les meilleures conditions ses futurs usagers, tout en intégrant la ligne de métro et ses stations dans les tissus urbains.

L'étude porte essentiellement sur les espaces publics et leur aménagement en faveur des piétons, des personnes à mobilité réduite et des cyclistes, ainsi que sur les mesures d'accompagnement nécessaires : stationnement des vélos, jalonnement.

Son objectif est de proposer un schéma d'accessibilité des modes doux qui permette la montée en puissance progressive des aménagements en articulation avec les autres projets de voirie, de transports, et d'aménagement.

Elle se compose de 4 volets :

Diagnostic des aménagements existants

Diagnostic prospectif : articulation avec les projets des collectivités

Principes des actions à mener

Recommandations aux stations

L'étude a été menée en itération étroite avec les collectivités traversées et les partenaires de la charte : APPL Ligne onze, EPF Ile de France, Conseil Régional, Département de Seine-Saint-Denis, CA Est Ensemble, STIF. Elle s'articule avec l'avant projet du Métro mené par la RATP ainsi qu'avec l'étude menée par le cabinet Richez pour le compte de la RATP, l'étude « Référentiel foncier et développement urbain » menée par l'équipe Séquano Aménagement / Urban Act / Logiville et l'étude « Commerces et services » menée par AID Observatoire.

1. Diagnostic des aménagements existants

1.1 Présentation du territoire

Le prolongement de la ligne 11, depuis Mairie des Lilas, traverse la Butte de Romainville et l'échangeur de l'A3 / A86 pour aboutir à Rosny-Bois-Perrier. La plus grande partie des stations se situent sur le Plateau de Bagnolet entouré au nord des coteaux boisés de la Corniche des Forts. Cinq communes de Seine-Saint-Denis sont concernées par l'implantation de ces nouvelles stations : Les Lilas, Romainville, Montreuil, Noisy-le-Sec et Rosny-sous-Bois.

Le futur métro permet de desservir une zone dense (93 habitants/ha) de 62 500 personnes résidant (soit 27% de la population des cinq communes) et 24 100 emplois¹.

Deux grands secteurs urbains posent des problématiques différentes pour accéder aux stations. Se distinguent :

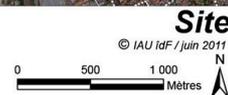
- Le plateau et les coteaux, avec une dominante de rues étroites, de tissus pavillonnaires, où ont lieu des mutations urbaines légères (stations Serge Gainsbourg, Carnot, Hôpital, Boissière) ;
- L'échangeur A3 / A86, avec une ambiance routière dominante, où des mutations urbaines sont plus importantes (stations Londeau-Domus et Rosny).



Légende

Prolongement de la ligne de métro 11

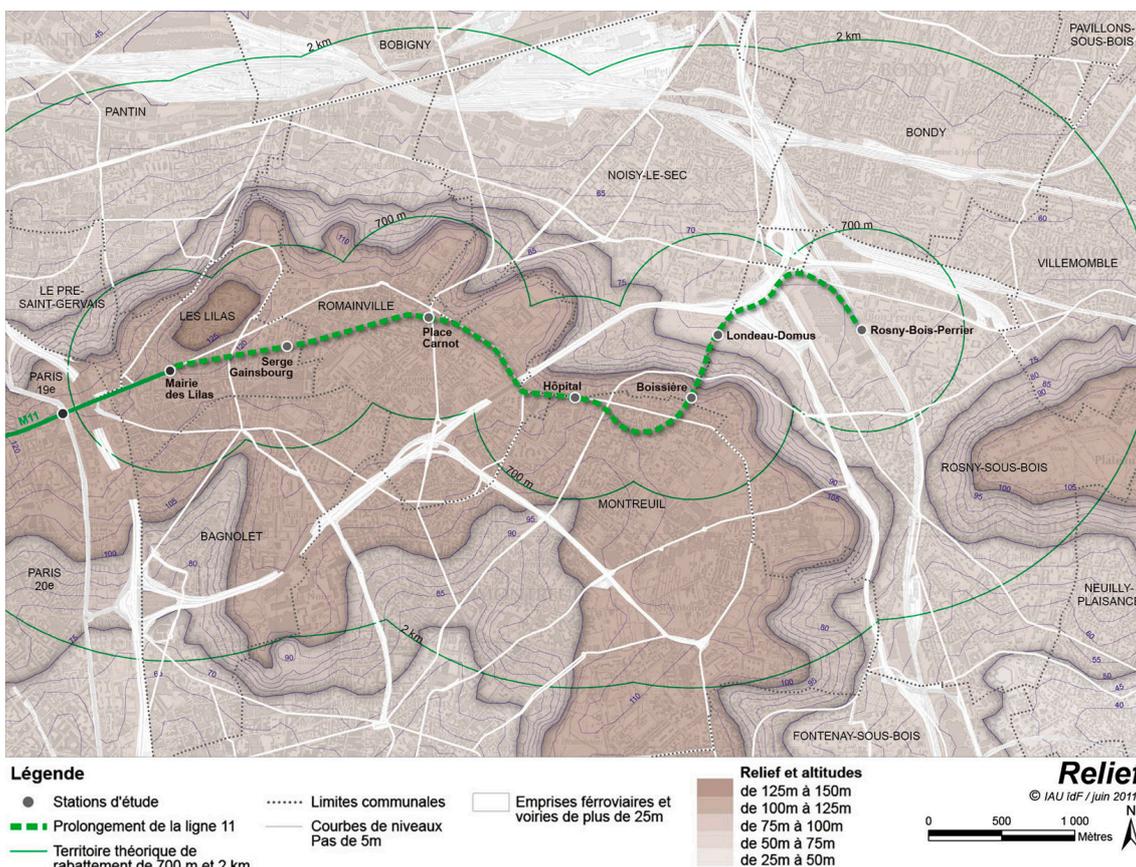
- | | | |
|----------------------------|----------------------------------|--|
| ● Station existante | ● Station d'étude de la ligne 11 | Limites communales |
| — Ligne de métro existante | — Prolongement de la ligne 11 | — Courbes de niveau (50, 75, 100, 125 m) |
| □ Périmètre de 700m et 2km | ■ Centralité | |



1 - Population et emplois calculés dans un périmètre de 2 km à vol d'oiseau autour des stations.

Dans le premier secteur, le métro traverse un large plateau. La crête au nord de la Butte de Romainville a déterminé en son temps l'implantation des forts de Romainville et de Noisy. Son dénivelé important peut apparaître pour les piétons et les cyclistes comme une forte contrainte, rédibitoire pour les PMR. Les coteaux sud du plateau présentent des pentes plus douces. Le plateau est coupé par l'autoroute A3 et son mur anti-bruit.

Le second secteur de l'échangeur de Rosny-sous-Bois est isolé à double titre, par sa position dans la plaine et par le réseau routier dense.



1.2 Les différents tissus urbains traversés par la ligne 11

Les centres-villes et les centralités de quartier

Dans ces quartiers, le tissu urbain est composé de petites collectifs et concentre les équipements divers (culturels, éducatifs, de santé etc.) ainsi que les commerces de proximité. Cette mixité fonctionnelle est propice aux modes de déplacements actifs.

Le réseau de voirie locale, à la fois très serré, riche et varié, a peu évolué depuis le début du XX^e siècle. Les rues sont étroites supportant, pour certaines, un trafic important. L'aménagement des espaces publics reste ancien et présente de nombreuses dégradations. Le stationnement est très présent et parfois gênant pour la fluidité de l'ensemble des déplacements. Le piéton et les PMR se sentent à l'étroit. En revanche, la densité de la trame viaire leur permet d'effectuer de précieux raccourcis, offrant ainsi des courtes distances entre les places et les équipements.



Le marché de Romainville est un lieu attractif, rayonnant au delà du territoire communal. Situé dans un carrefour, sur un axe de voirie structurant, les piétons, cyclistes et PMR ont du mal à trouver leur place.



La place Carnot est un autre lieu de centralité important dans le territoire, mais pour l'heure elle est dominée par la circulation, régulièrement congestionnée en heure de pointe et inhospitalière pour les modes actifs.

Le tissu pavillonnaire de coteau

Le tissu pavillonnaire s'est constitué en bordure du plateau de Romainville, sur les coteaux pentus au nord. Les rues sont calmes et le stationnement très présent dans l'espace public. Les liaisons du coteau à la plaine se font par des sentes piétonnes, souvent en escalier. La voirie est généralement favorable au développement de la marche et à la pratique du vélo.



Passage des écoles à Noisy-le-Sec



Rue d'Anglemont aux Lilas

Les tissus mixtes habitat/activités

Aujourd'hui, ce secteur est constitué d'anciennes usines et ateliers artisanaux qui subsistent et se juxtaposent aux quartiers d'habitat constitués principalement par du petit collectif.



Avenue Lénine aux Lilas



Le réseau de rues banales s'organise autour d'une trame longitudinale avec quelques transversales. Les voiries sont étroites, chargées en trafic (camionnettes, poids lourds) et encombrées par du stationnement. Le piéton chemine sur des trottoirs étroits et souvent délabrés. Les traversées piétonnes y sont rares. Les cyclistes peuvent trouver facilement leur place sur la voirie banale souvent peu circulée, lorsque le stationnement est bien géré. En revanche, les piétons sont à l'étroit et les PMR souvent obligés d'emprunter la chaussée.



Sente de l'Aigle aux Lilas

Un réseau de sentes issu du passé agricole crée de l'intimité et des espaces de calme et de sécurité. Elles pourront offrir des « raccourcis » dans le cheminement piéton pour rejoindre les nouvelles stations de métro.

Les grands ensembles

Les grands ensembles marquent une discontinuité forte dans la trame viaire des communes et se situent le plus souvent aux abords du réseau routier principal. Ils présentent des problèmes d'orientation, d'organisation et de lisibilité de leur propre trame viaire. Les voies sont souvent en impasse et le piéton manque de repère pour s'orienter. Le stationnement reste important sur la chaussée. Les espaces publics sont généreux même s'ils sont souvent dégradés.



La Boissière à Rosny-sous-Bois



Le Londeau à Noisy-le-Sec



La Cité Marcel Cachin à Romainville avant travaux

La plupart de ces grands ensembles sont en cours de réhabilitation et de restructuration avec un objectif de désenclavement : créations de nouvelles voies, amélioration de la qualité de l'espace public. Leur trame viaire offre ainsi des possibilités de raccourcis à prendre en compte pour le rabattement vers les stations.

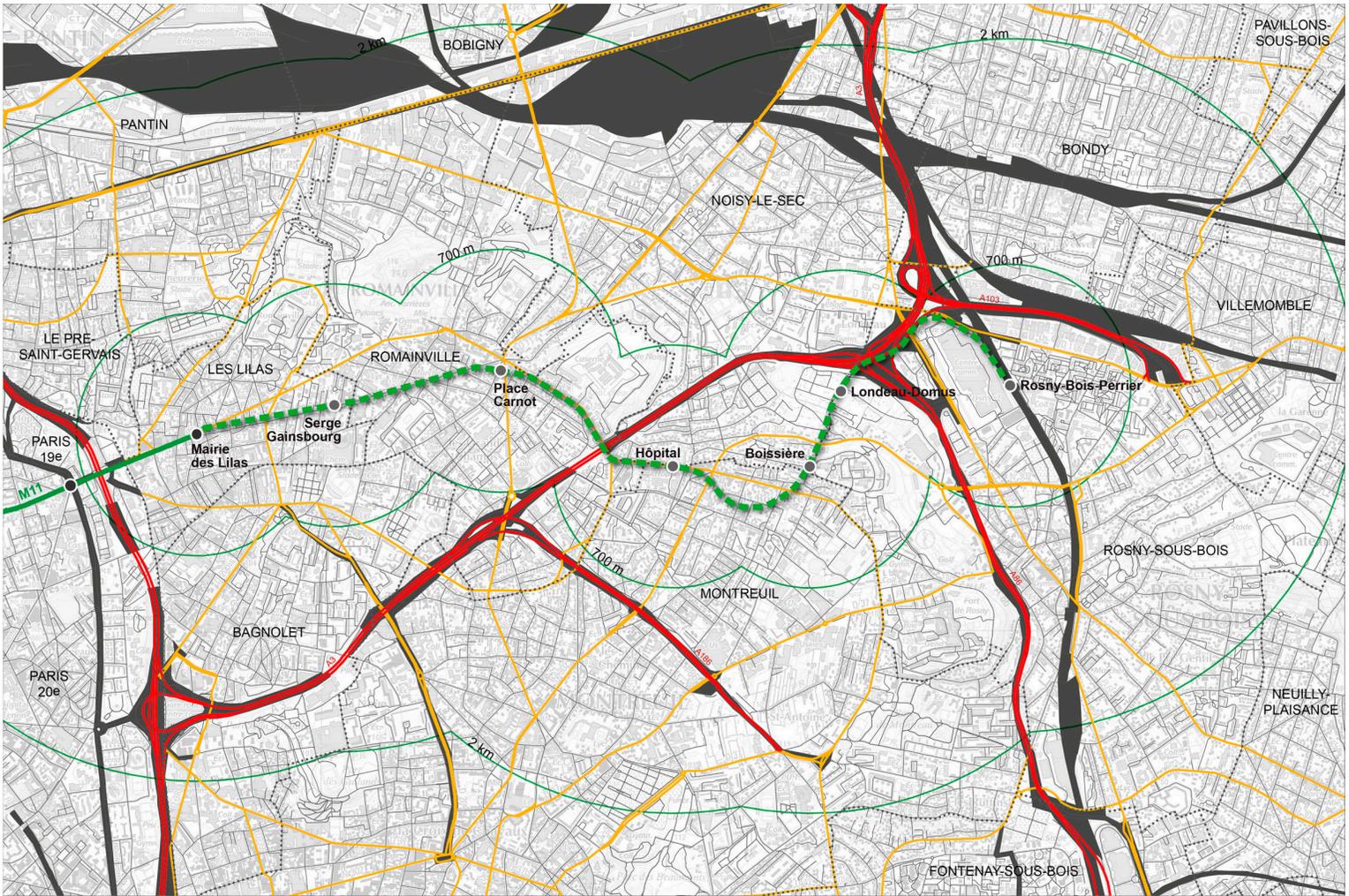
L'échangeur

L'échangeur (A3 / A103 / A86) couplé à la nationale RN186 forme une coupure majeure dans le territoire. Très étendu et à ramifications multiples, il isole les grands ensembles installés à proximité et les sépare de leur centre-ville respectif.

L'échangeur de Rosny est un territoire inhospitalier et inaccessible aux piétons par l'emprise routière importante et les franchissements difficiles. Cette concentration de voirie a entraîné un urbanisme commercial avec l'implantation de Rosny II et de Domus, qui bénéficient d'une bonne desserte routière mais excluent les circulations douces. L'accessibilité piétonne et vélo depuis les grands ensembles du Londeau, Boissière et Bois-Perrier aux équipements commerciaux et de loisirs (cinéma multiplexe) et aux futures stations Londeau-Domus et Rosny-Bois-Perrier représente donc un fort enjeu.



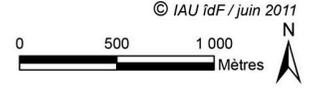
L'ensemble de Boissière dominant l'autoroute A86 et le centre commercial Domus. Au premier plan, le Centre Commerciale Rosny II. (© DREIF)



Légende
 ● Station d'étude
 - - - Prolongement de la ligne
 □ Périmètre 700m et 2km

..... Limites communales
 ■ Emprises ferroviaires et
 voiries de plus de 25m
 — Autoroutes
 — Ex-nationales et départementales
 — Autres

Réseau de voirie



1.3 Le périmètre de rabattement aux nouvelles stations et définition de l'aire d'étude

Aire d'attraction cyclable et piétonne

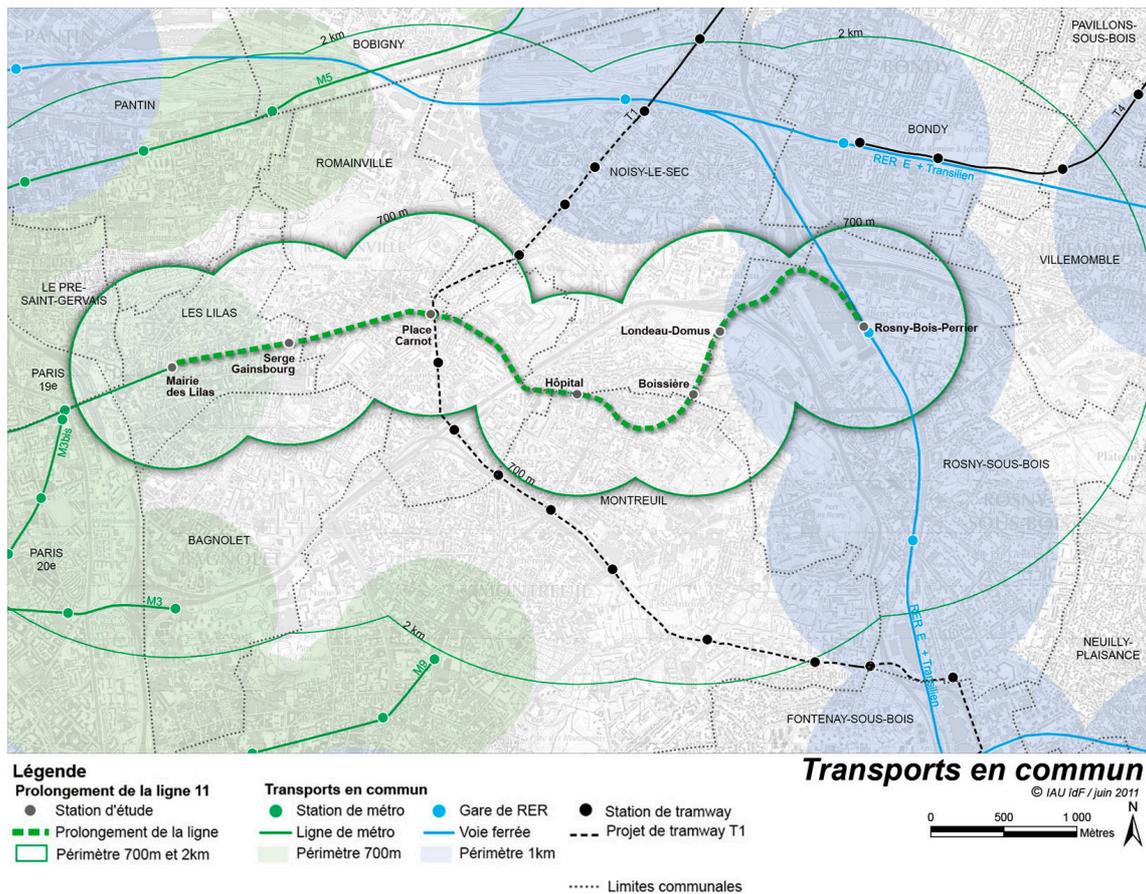
Aire cyclable théorique :

On estime habituellement qu'un cycliste peut parcourir 3 km pour atteindre un lieu attractif (domicile, travail, station de métro ou gare) sans fournir un grand effort. Cette aire théorique sera revue à la baisse au regard des coupures urbaines existantes, des obstacles à la pratique du vélo, des stations de transport en commun déjà existantes et du relief.

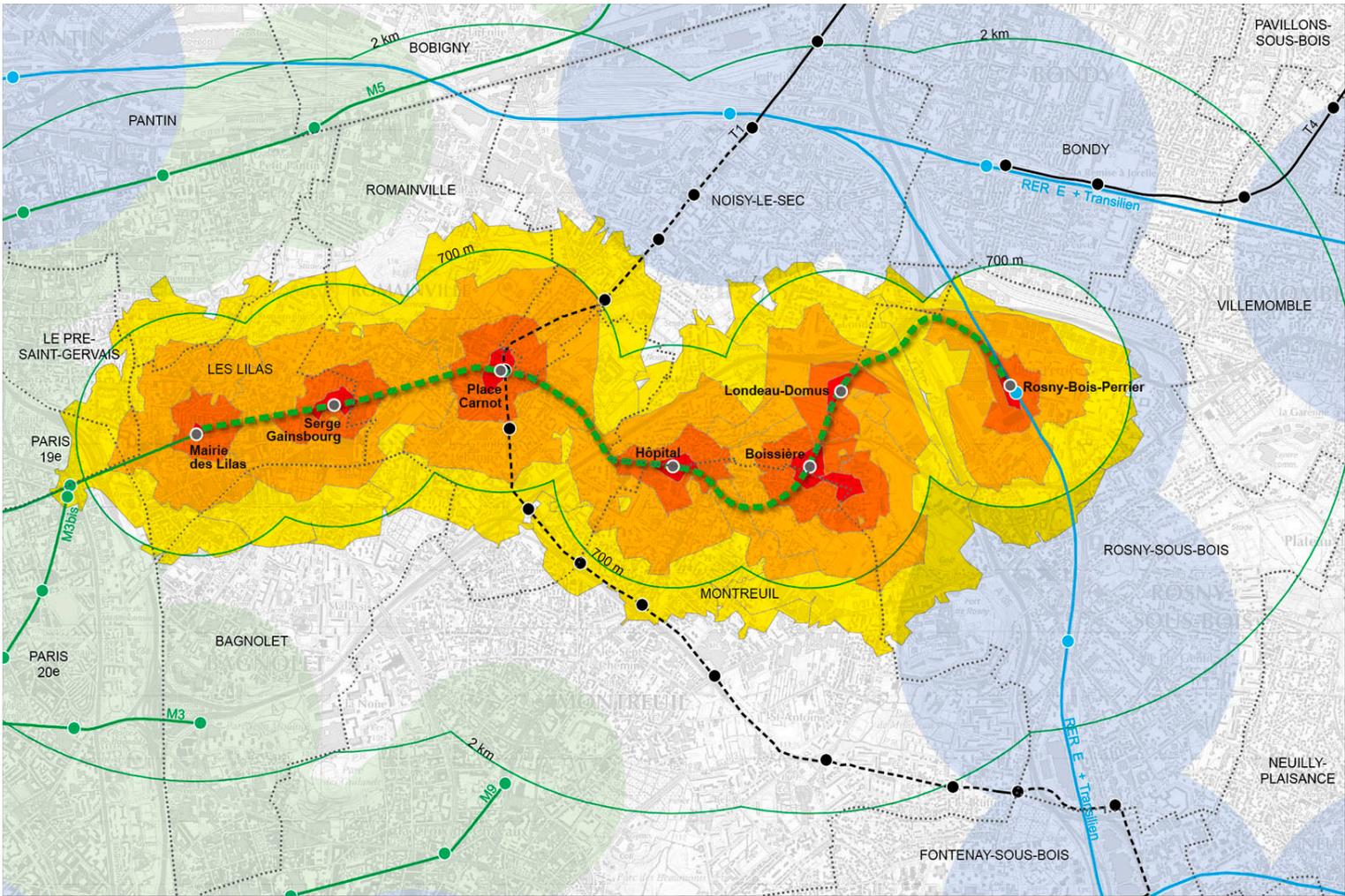
Aire piétonne théorique :

L'aire théorique d'attraction d'une station de métro est évaluée à 700 mètres à vol d'oiseau (voir carte ci-dessous). Par ailleurs, les temps de parcours théoriques issus d'un calcul SIG² (voir carte page suivante - ZAP) permettent de confirmer l'adéquation entre ces deux méthodes : les aires des temps de parcours jusqu'à 10 minutes sont toutes incluses dans des cercles de 700 mètres autour de chaque station. Ainsi, l'aire piétonne théorique est très proche de la réalité terrain et des déplacements que les piétons auront à parcourir pour se rabattre sur les futures stations de métro.

Périmètre de rabattement théorique



2 - Le calcul SIG prend en compte la distance réelle sur la voirie, le temps moyen de marche et pondère ce résultat par les courbes de niveau.



Zones d'Accessibilité Piétonnes

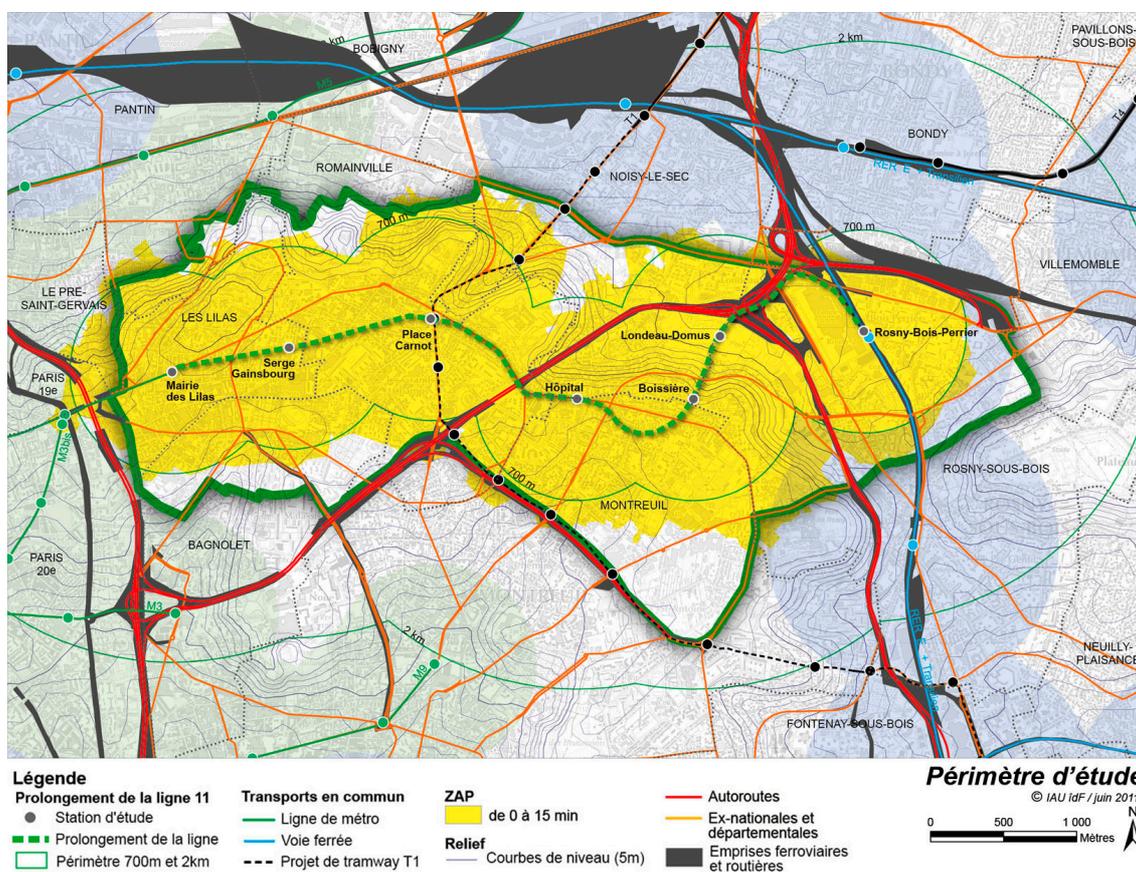
© IAU îdF / juin 2011



- Légende**
- Station de la ligne 11
 - Prolongement de la ligne
 - Périmètre 700m et 2km
 - Station de métro
 - Ligne de métro
 - Périmètre 700m
 - Station de tramway
 - - - Projet de tramway T1
 - de 0 à 2 min
 - de 2 à 5 min
 - de 5 à 10 min
 - de 10 à 15 min
 - Gare de RER
 - Voie ferrée
 - Périmètre 1km

La définition de l'aire d'étude

Ces aires théoriques ont été pondérées par plusieurs critères : le relief, le réseau existant de transport en commun, et les effets de coupures.



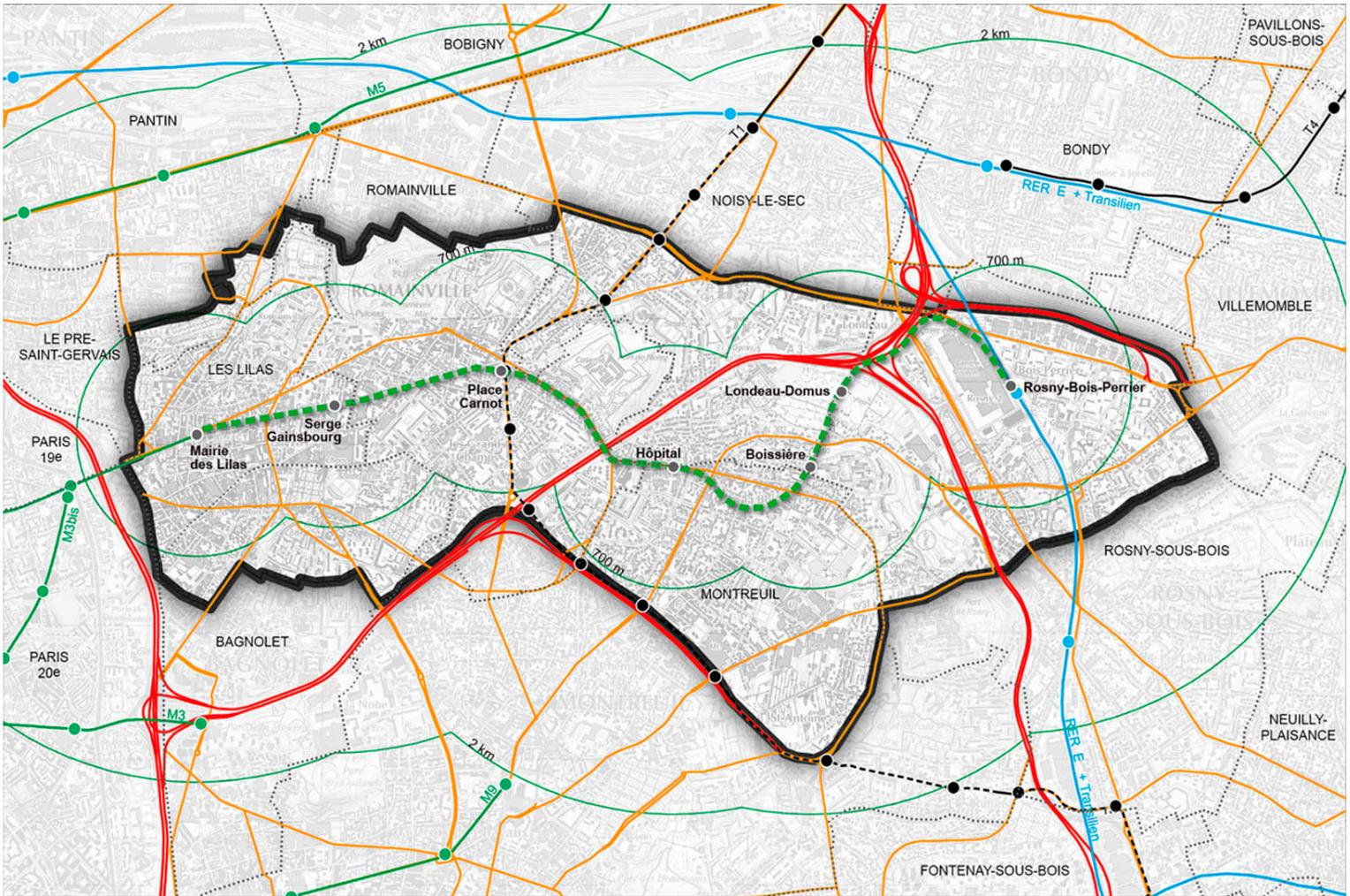
La topographie de ce secteur à l'Est de Paris est marquée par une forte variation du relief. L'effort pour atteindre le plateau peut apparaître pour les piétons et cyclistes comme une forte contrainte et influencer le choix de mode de déplacements. Le suivi des courbes de niveaux a été un critère déterminant dans le choix du périmètre d'étude.

D'autres lignes de métro desservent la commune de Pantin au nord-ouest par la ligne 5 et la commune de Bagnole au sud-ouest par la ligne 3. On peut supposer que les résidents seront peu enclins à utiliser la ligne 11, en grande partie à cause du fort dénivelé (250 m entre l'église de Pantin et la Mairie des Lilas).

Les coupures des infrastructures marquent aussi des limites. Les voies de chemins de fer et les voiries magistrales sont difficilement franchissables et limitent les portées des déplacements de proximité. Elles sont considérées comme une rupture au regard des circulations douces. La carte ZAP met en évidence deux coupures significatives dans les temps de parcours des piétons :

- la voie de chemin de fer au nord de la future station Rosny-Bois-Perrier,
- l'emprise autoroutière de l'A86 qui crée une discontinuité entre les stations Londeau-Domus et Rosny-Bois-Perrier.

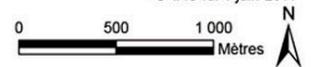
L'ensemble des analyses ainsi compilées définissent le périmètre d'étude de détail.



- Légende**
- Prolongement de la ligne 11**
- Station d'étude
 - Prolongement de la ligne
 - Périmètre 700m et 2km
- Transports en commun**
- Ligne de métro
 - Voie ferrée
 - - - Projet de tramway T1
- Autres infrastructures**
- Autoroutes
 - Ex-nationales et départementales
 - Périmètre d'étude

Périmètre d'étude

© IAU IdF / juin 2011



1.4 L'analyse globale de la voirie et de l'espace public

L'accessibilité pour les modes actifs les plus vulnérables interroge le maillage du réseau viaire du territoire et la qualité de l'espace public.

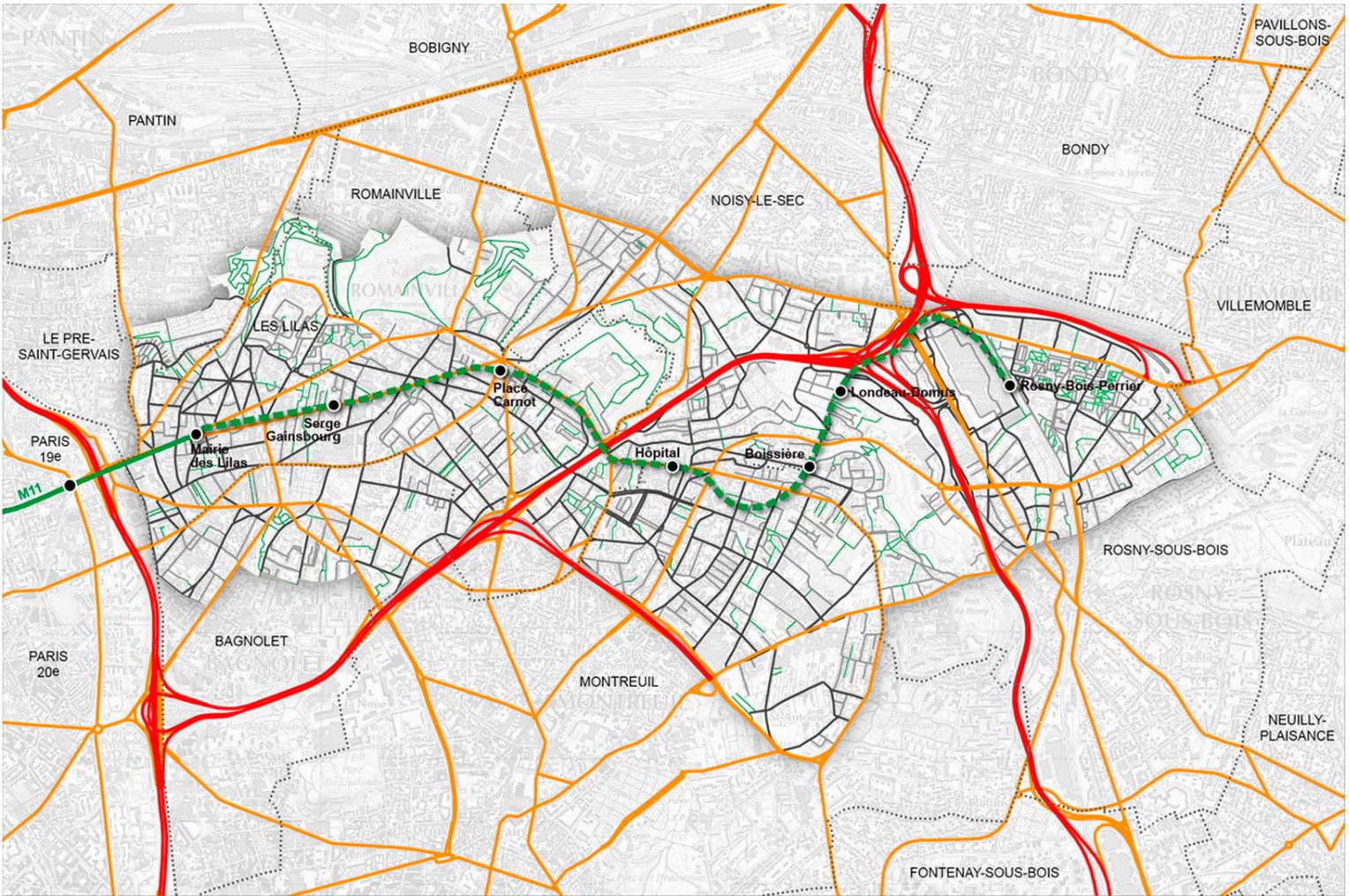
La hiérarchie actuelle de la voirie

La hiérarchie des voies se fait en cinq grandes familles. Elle comprend :

1. Les chemins et les sentes réservés aux véhicules non motorisés. Le territoire en possède tout un réseau non maillé mais important, héritage de l'histoire de l'urbanisation de ces communes. Ces voies piétonnes et pour certaines cyclables constituent un socle important dans la mise en accessibilité des futures stations.
2. Les ruelles et les impasses qui ont une fonction de desserte locale, essentielle dans le maillage fin du territoire pour partager leur espace public avec les PMR, piétons et cyclistes.
3. La voirie de quartier, constituée de rues ordinaires qui maillent la ville.

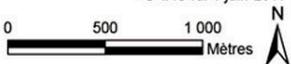
Ces deux dernières catégories constituent la voirie secondaire du territoire et peuvent facilement faire l'objet d'une politique de modération de la vitesse (zone 30, zones de rencontre ou aires piétonnes) améliorant la cohabitation des différents modes dans l'espace public.

4. La voirie principale (en majorité les routes départementales ou nationales, mais également certaines voies communales structurantes),
5. Le réseau magistral d'autoroutes



Hierarchie de la voirie

© IAU idF / juin 2011



- Légende**
- Stations d'étude
 - Prolongement de la ligne 11
 - Territoire d'étude
 - Limites communales
- Hierarchie des voies**
- Magistrale
 - Principale
 - Quartier
 - Rueille et impasse
 - Chemin et sente

Les coupures urbaines et les points durs

L'aire d'étude révèle de nombreuses coupures surfaciques – les grandes emprises - qui introduisent des détours pénalisants pour les piétons et les cyclistes. Il s'agit des deux forêts, du centre commercial Rosny II, des usines-ateliers ou des grands équipements.

A cela s'ajoutent les nombreux points durs de circulation – les différents carrefours – qui créent de l'insécurité et de l'inconfort au moment des traversées et qui peuvent dissuader fortement la pratique des modes actifs. Par exemple :

A Montreuil / Noisy-le-Sec : secteur de l'Hôpital



Le carrefour de la RN302 – RD 41 (bd de la Boissière) : voirie étroite, marché à proximité, trafic dense en voitures particulières et en poids lourds avec des mouvements multiples.



La place du Président Allende, carrefour de la RD41 / RD40 présente une densité de circulation forte à l'approche du pont sur l'A3 avec des mouvements multiples.



La future station Hôpital s'inscrit dans un espace public limité à proximité d'une école maternelle avec une pression du stationnement importante. La gestion des flux piétons et cyclistes sera rendu difficile.

Autour de Rosny-sous-Bois



Aux abords de l'échangeur, au carrefour du boulevard G.Péri (RN.302) et de l'avenue du Général de Gaulle (ex RN.186) : un espace public réduit et de qualité médiocre, rendant cet espace infranchissable aux PMR, difficile pour les cyclistes et peu confortable aux piétons.



Un exemple de coupure et point dur composite, formé par les bretelles de raccordement de la RD 116 au centre commercial Rosny II et enjambant la voie ferrée. Le centre commercial forme lui-même coupure par son espace public dédié au stationnement et à la circulation automobile rendant le milieu hostile aux piétons et aux cyclistes.



Le boulevard d'Alsace Lorraine, (RD. 116) est une voirie inconfortable et dangereuse à longer à pied et à vélo avec des vitesses élevées de véhicules, une fréquentation importante par les poids lourds. Cet aménagement routier est en outre particulièrement dur au débouché de l'autoroute A.103, en limite de Villemomble.

Autour de Noisy-le-Sec et Romainville



Exemple d'aménagement de carrefour (secteur RD 116 / Londeau) avec des franchissements piétons mal positionnés pour accéder aux équipements publics.

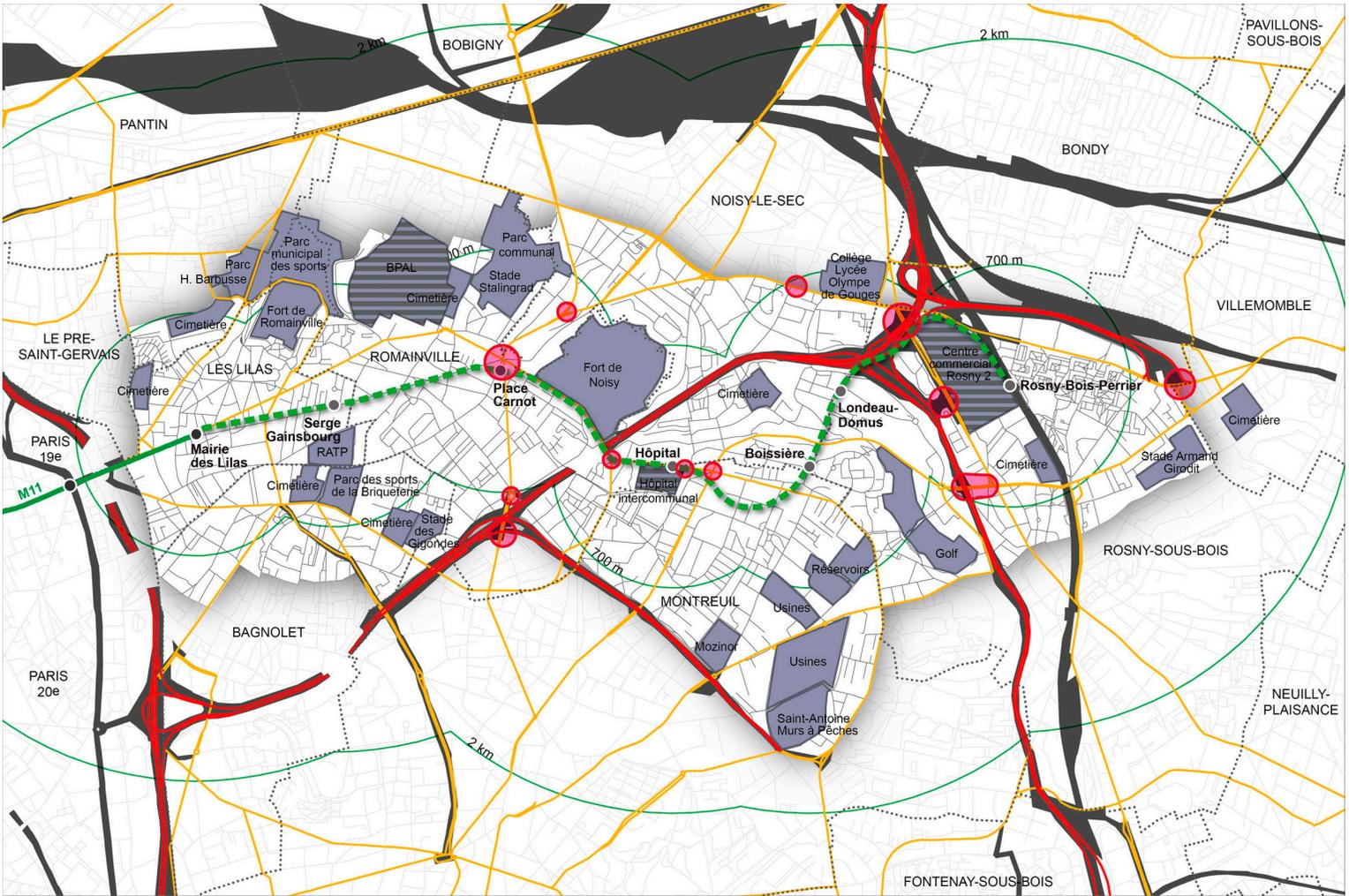
Le piéton ne peut traverser au plus direct et doit contourner le carrefour (rue de Brément / rue du Progrès) en franchissant trois passages piétons successifs.



La Place Carnot est un lieu de centralité urbaine avec des commerces, des équipements publics et culturels.

Les différents usagers de la voirie négocient difficilement leur espace.

Dans le même temps, elle est un nœud routier alliant densité du trafic, congestion, mouvements multiples, stationnement illicite.



- Légende**
- Prolongement de la ligne 11**
- Station d'étude
 - Prolongement de la ligne
 - Périmètre 700m et 2km
 - Limites communales
 - Autoroutes
 - Nationales et départementales
 - Autres
 - Emprises ferroviaires et voies de plus de 25m
 - Grandes emprises
 - Points durs
 - Grandes emprises traversables sous conditions ou en projet

Coupages
 © IAU idF / juin 2011
 0 500 1 000
 Mètres

La pression du stationnement

Le stationnement est envahissant sur les voies principales comme sur les voies de desserte locale. Les systèmes de protection s'avèrent souvent inefficaces. Malgré la requalification récente de certaines voiries, qui ont amélioré la qualité de l'espace public, la pression du stationnement demeure.



Rue pavillonnaire à Romainville



Bd Général Leclerc, Les Lilas



Face à l'Hôpital Intercommunal



Rue de la Dhuys, Rosny

Un espace public inconfortable

Les trottoirs sont souvent délabrés, étriés et occupés par du mobilier peu organisé (lampadaires, poteaux signalétiques) et du stationnement. Dans beaucoup d'endroits, l'espace public n'est pas adapté à la gestion des flux piétons, notamment aux arrêts de bus. La chaussée et les trottoirs sont souvent dégradés (trous, ressauts...), créant des difficultés pour tous les modes. Pour le passage des PMR, ceci est rédhibitoire, car les ressauts ne doivent pas dépasser les 2 cm. Pour les cyclistes, la répétition des obstacles efface la fluidité du parcours et a pour effet d'en dissuader la pratique.



Rue de Romainville aux Lilas



Station de bus sur le Boulevard Henri Barbusse (RD 36), près de la place Carnot, Romainville



Avenue Lénine (RD 117), Romainville



Boulevard Gabriel Péri (RN 302), Noisy-le-Sec

Les atouts et potentiels

Malgré de nombreux handicaps, dûs en grande partie au manque d'entretien des espaces publics, le territoire possède des aménagements dédiés aux piétons et quelques fois aux cyclistes, qui constituent de précieux atouts dans la mise en place de cheminements préférentiels vers les futures stations de métro.

Les piétons peuvent trouver des voies dédiées, même si pour certaines des améliorations en terme d'accessibilité des plus vulnérables sont à apporter (par exemple, l'implantation de bornes non réglementaires empêchent le parcours fluide d'un PMR dans la rue du Château aux Lilas). Le territoire leur offre des nombreuses sentes, certaines ouvertes aux cyclistes. Des espaces partagés pour les cyclistes et piétons, peu nombreux dans l'ensemble, offrent un confort et une qualité de l'espace public appréciable.



Rue du Château, Les Lilas.



Avenue Paul Doumer, Les Lilas

Les cyclistes trouvent leur place sur les différents espaces publics requalifiés des Lilas, dans les zones 30 à Romainville, et dans les aménagements spécifiques, tel que les bandes cyclables à Rosny-sous-Bois.



Romainville, centre ancien mis en zone 30. Dans ce cas, les bornes anti-stationnement sont encore à mettre aux normes.



Les Lilas, Bd du Gal Leclerc, section requalifiée

Les abords des grands ensembles d'habitation (Marcel Cahin à Romainville, Londeau à Noisy le Sec, Bois Perrier à Rosny) offrent des possibilités de raccourcis, qui restent à aménager et à sécuriser, ainsi qu'une voirie locale assez large et tranquille, qui reste à requalifier.



Cité Bois-Perrier à Rosny-sous-Bois



Cité du Londeau à Noisy-le-Sec



Passage sous la voie ferrée et accès piétons le long du multiplexe de Rosny II



Des services dédiés aux cyclistes sont peu présents : quelques offres éparses d'arceaux de stationnement pour vélos, ainsi que la location en libre-service Vélib' aux Lilas. Des boxes vélos fermés et sécurisés, nouvelle génération, commencent à voir le jour à Montreuil, à proximité de la mairie et doivent être déployés sur l'ensemble de la commune.



*Allée du Dr. Calmette,
proche de la future station S.Gainsbourg*



Arceaux à vélo, Rue Floréal, Les Lilas



Boite sécurisée à Montreuil à proximité de la mairie

2. Diagnostic prospectif : articulation avec les projets des collectivités locales

2.1 Méthodologie du recensement des informations

Des cartes par station ont été réalisées sur de périmètres de 700 mètres autour de l'emplacement de chaque future station.

Ces cartes font apparaître :

- Les aménagements existants
(sources : analyse de terrain, informations transmises par les collectivités)
- Les aménagements projetés par les collectivités
(source : informations transmises par les collectivités)
- Les secteurs de projets d'aménagement
(source : informations transmises par les collectivités)
- Les principaux pôles générateurs de trafic piéton et cycliste.

Il s'agit d'une sélection d'un panel d'équipements structurant le territoire et potentiellement générateurs de trafic de rabattement sur le métro. Cette sélection a été menée en lien avec les services municipaux.

Concernant les équipements culturels et sportifs, seuls ceux de portée intercommunale ont été identifiés (tel le cinéma du Trianon ou le parc des sports de la Briqueterie aux Lilas).

Pour identifier les salariés qui utiliseront les futures stations, la sélection s'est portée sur les plus grands pôles d'emplois de chaque commune susceptibles d'attirer des salariés non-résidents. Les principaux pôles administratifs en nombre d'emplois ont été aussi retenus.

Concernant les zones d'habitat, une attention particulière a été portée sur les grands ensembles d'habitat social et les nouveaux projets urbains de ZAC.

Les équipements scolaires (lycée, collège, école primaire) et de petite enfance (crèche, garderie) peuvent faire partie de la chaîne de déplacement domicile-travail de l'habitant.

Les grands équipements de santé (clinique, hôpital) peuvent être considérés comme générateur d'emplois et pôle d'attraction de populations non résidentes.

Seules les grandes surfaces commerciales ont été sélectionnées, ayant un rayonnement intercommunal.

Nous avons également reporté :

- le tracé du Schéma départemental des itinéraires cyclables (SDIC),
- les itinéraires de Petite Randonnée de la Corniche des Forts.

A priori, ces deux derniers tracés ne portent pas (pour l'instant) à conséquence sur des aménagements de voirie : le PR n'induit pas habituellement d'aménagements (mais pourrait impliquer des jalonnements) ; le SDIC du Département de Seine-Saint-Denis n'a pas donné lieu jusqu'à présent à des financements dédiés.

2.2 Zoom sur les six stations : aménagement existants et potentialités

Station Serge Gainsbourg : les aménagements existants

• Les atouts

Boulevard Général Leclerc : bonne accessibilité piétonne et PMR avec des trottoirs larges et aménagement récent de la voirie (plateau surélevé, limitation à 30km/h)

Avenue Paul Doumer : espace partagé piétons / vélos réglementé sur le même trottoir (5m)

Rue du Château : aire piétonne

Avenue du Président Wilson : sens unique, larges trottoirs récemment refaits

Axes transversaux modes doux : Allée du Docteur Calmette, Square du Docteur Courcoux



Espace confortable pour les piétons et cyclistes mais avec des bornes anti-stationnement à mettre aux normes pour les PMR.

Rue du Château, Les Lilas

• Les faiblesses

L'espace public mal aménagé ou dégradé autour des zones commerciales et des équipements : dans la cité Gagarine, rue de Tassigny devant le complexe sportif Floréal, place école de Musique.

Station Serge Gainsbourg : les potentialités

• Politique générale en faveur des modes doux

Zone 30 rue de Paris (Les Lilas)

PAVE : Les Lilas –
lancement prévu à la mi-2011

Schéma Départemental des Itinéraires Cyclables : tracé de principe sur l'axe Général Leclerc / Verdun ou Rue de Paris

• Projets urbains en cours

Projet BPAL : potentiel de cheminements vers le bas-coteau

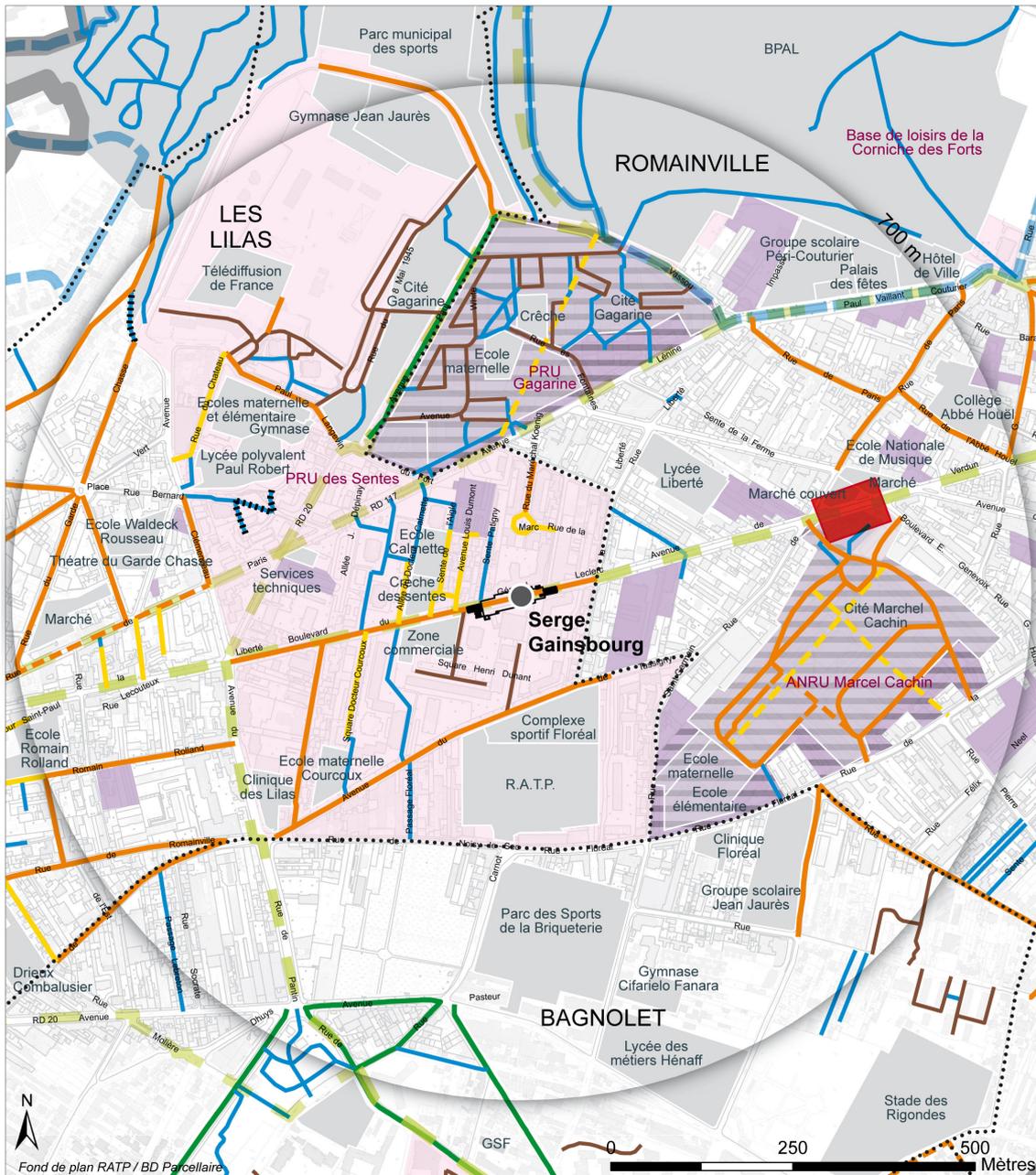
2 Projets ANRU : futurs cheminements piétons dans les cités Marcel Cachin et Gagarine

Projet urbain : Requalification de la place du Marché de Romainville



Esquisse du projet de requalification de la place du Marché.

© Ville de Romainville, Sempro, juillet 2009



Aménagements existants et projetés, projets urbains et pôles générateurs

© IAU îdF / juin 2011

- | | | | | | |
|-------------------------------|--|------------------------------|----------------------------------|-------------------------------|---------------------------------|
| Aménagements existants | | Aménagements projetés | | Projets d'aménagements | |
| | Chemin et sente | | Chemin et sente | | Projet engagé |
| | Raccourci privé ouvert au public | | Piste, bande ou voie bus ouverte | | Projet de renouvellement urbain |
| | Piste, bande ou voie bus ouverte | | PR Corniche des Forts | | Projet à l'étude |
| | Aire piétonne | | SDIC | | Secteur de mutation |
| | Zone 30 et rue limitée à 30km/h | | Aire piétonne | | |
| | Voie publique fermée à la circulation générale et voie interne des cités | | Zone de rencontre | | |
| | | | Zone 30 et rue limitée à 30km/h | | |
| | | | Requalification d'espace public | | |

- | | | | | | | | |
|--|-------------------|--|--------------------|--|--------------|--|-------------------|
| | Tramway en projet | | Limites communales | | Zone d'étude | | Périmètre de 700m |
|--|-------------------|--|--------------------|--|--------------|--|-------------------|

Station Place Carnot : les aménagements existants

• Les atouts

Le centre de Romainville et la rue Veuve Aublet : rues apaisées par la mise en zone 30 et l'aménagement récent de l'espace public

Place de l'Hôtel de Ville aménagée

BPAL : aménagement de l'espace public du Château, travaux en cours de la future entrée principale

Rue Carnot (RD 117) : réaménagée récemment en Zone 30. Toutefois, la voie est très étroite, rendant le double sens cyclable difficile à pratiquer (passage de bus)



Place de l'Hôtel de Ville de Romainville après aménagement offrant un espace public généreux avec un belvédère.

• Les faiblesses

Place Carnot : carrefour difficile, point dur pour tous les usagers

Carrefour Anatole France / Rue du Parc : point dur

Avenue Pierre Kérautret (RD 403 devant le Fort de Noisy) : trottoirs dégradés.

Station Place Carnot : les potentialités

• Politique générale en faveur des modes doux

PAVE de Romainville : non lancé

PAVE de Noisy-le-Sec : en cours

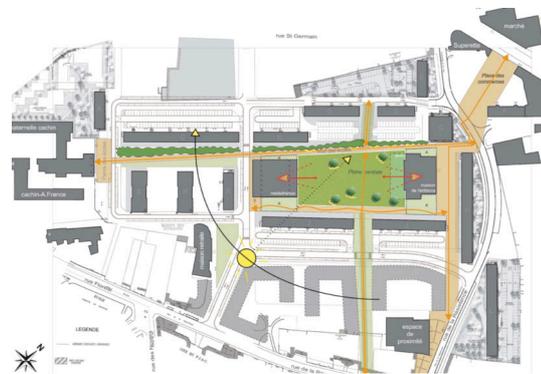
Schéma Départemental des Itinéraires Cyclables (SDIC) : tracé de principe sur l'axe Général Leclerc / Verdun ou Rue de Paris

• Projets urbains en cours

Projet BPAL : cheminements vers le bas-coteau

Impact Tram T1 : espace exigu, difficulté d'insertion d'une station vélos, incertitudes sur la place du vélo sur la voirie partagée avec le Tram et les voitures

Projets urbains : Renouvellement urbain de la Cité Marcel Cachin (ANRU) avec des nouvelles liaisons prévues, ZAC Jean Lemoine



Les futurs cheminements au sein de la Cité Marcel Cachin devraient permettre plusieurs traversées pour rejoindre la place du marché, la place Carnot et les deux futures stations.

© Atelier urbain sur la rénovation urbaine du quartier de Marcel Cachin, Ville de Romainville, ANRU, 17 novembre 2011



Aménagements existants et projetés, projets urbains et pôles générateurs

© IAU îdF / juin 2011

Aménagements existants

- Chemin et sente
- Raccourci privé ouvert au public
- Piste, bande ou voie bus ouverte
- Aire piétonne
- Zone 30 et rue limitée à 30km/h
- Voie publique fermée à la circulation générale et voie interne des cités

Aménagements projetés / planifiés

- Chemin et sente
- Piste, bande ou voie bus ouverte
- PR Corniche des Forts
- SDIC
- Aire piétonne
- Zone de rencontre
- Zone 30 et rue limitée à 30km/h
- Requalification d'espace public

Projets d'aménagements

- Projet engagé
- Projet de renouvellement urbain
- Projet à l'étude
- Secteur de mutation

Pôles générateurs de flux

- Pôle

- Tramway en projet
- Limites communales
- Zone d'étude
- Périmètre de 700m

Station Hôpital : les aménagements existants

• Les atouts

Le parvis aménagé devant l'école

La traversée de l'Hôpital : possible de jour mais pas aménagée (pas de trottoir, pas de jalonnement)

Zone piétonne et réseau de sentes quartier rue du Chemin Vert

Rue Etienne Marcel limitée à 30 km/h

Passages en escaliers sur le coteau créant des raccourcis

• Les faiblesses

De l'Hôpital à l'Autoroute A3, circulation dense sur le boulevard de la Boissière et point dur autour de l'Hôpital

Difficulté probable pour implanter une station vélos



La place de l'école aménagée et sécurisée, mais petite. Le risque de conflits d'usage entre les sorties d'école, les sorties du futur métro, l'accès à l'hôpital et l'animation du marché est réel.

Station Hôpital : les potentialités

• Politique générale en faveur des modes doux

Zones 30 sur l'ensemble de la commune de Montreuil

Contrat Réseau Vert Noisy : plusieurs pistes cyclables et zones 30

PAVE de Noisy-le-Sec : en cours

PAVE de Montreuil : étude réalisée, en attente d'approbation

Tracé SDIC à proximité

• Projets urbains en cours

Projets urbains : ZAC Jean Lemoine, PRU Boissière, autour du Tramway T1 à Montreuil

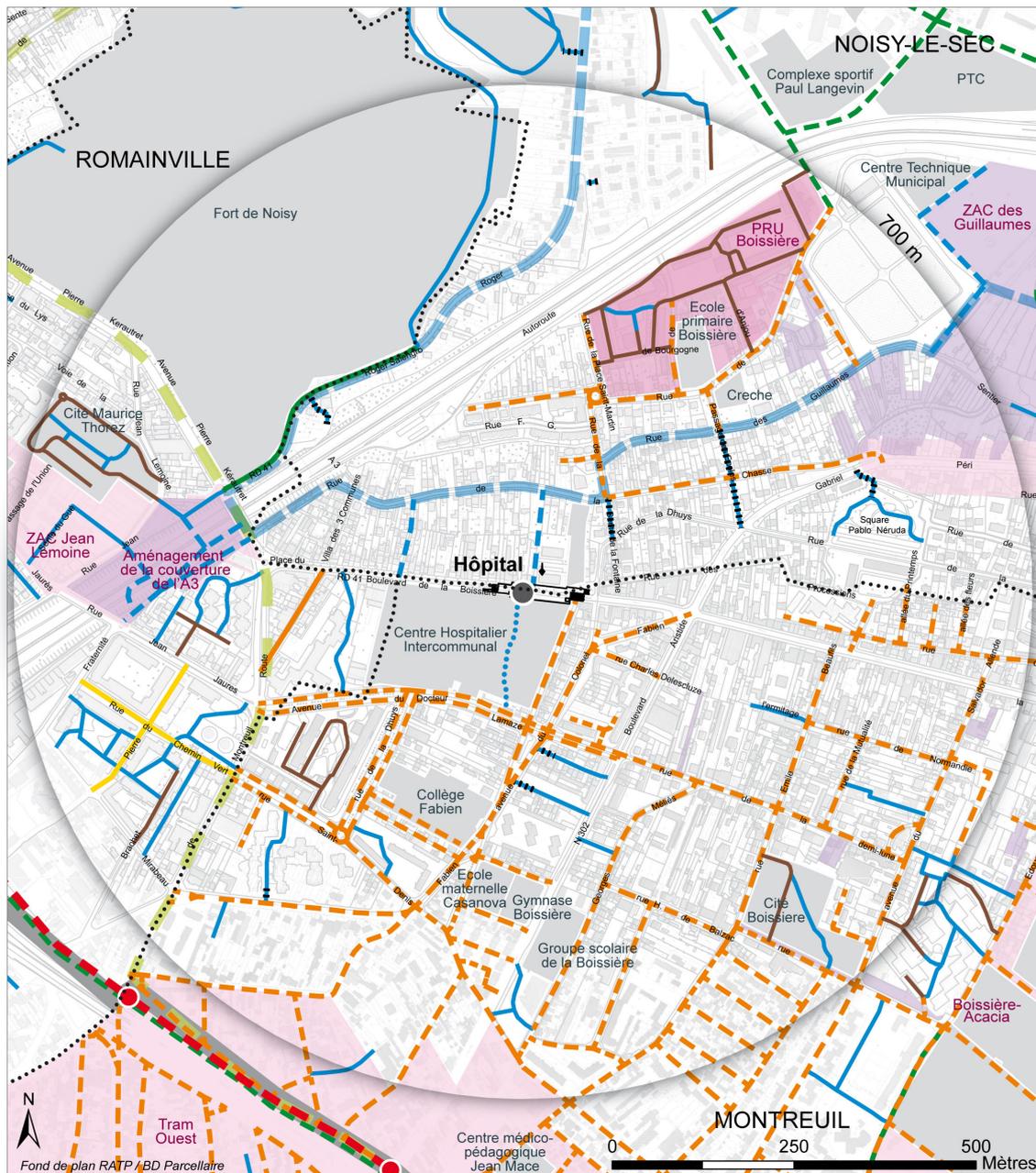
Deux nouvelles sentes Nord-Sud à proximité immédiate de la station étudiées dans le cadre du PLU de Noisy-le-Sec

Aménagement cyclable le long du tracé de Tramway

Aménagement de la couverture de l'A3



Couverture de l'A3 par des équipements sportifs, des espaces publics et des liaisons piétonnes et cyclables.



Aménagements existants et projetés, projets urbains et pôles générateurs

© IAU îdF / juin 2011

Aménagements existants

- Chemin et sente
- ⋯ Raccourci privé ouvert au public
- Piste, bande ou voie bus ouverte
- Aire piétonne
- Zone 30 et rue limitée à 30km/h
- Voie publique fermée à la circulation générale et voie interne des cités

Aménagements projetés / planifiés

- Chemin et sente
- Piste, bande ou voie bus ouverte
- PR Corniche des Forts
- SDIC
- Aire piétonne
- Zone de rencontre
- Zone 30 et rue limitée à 30km/h
- Requalification d'espace public

Projets d'aménagements

- Projet engagé
- Projet de renouvellement urbain
- Projet à l'étude
- Secteur de mutation

Pôles générateurs de flux

- Pôle

- Tramway en projet
- ⋯ Limites communales
- Zone d'étude
- Périmètre de 700m

Station Boissière Boissière : les aménagements existants

• Les atouts

Zone résidentielle calme
Belvédères et perspectives visuelles remarquables

• Les faiblesses

Espace public peu aménagé et dégradé notamment sur le bd Gabriel Péri
Forts dénivelés au nord de la station (ruelle Boissière), difficultés pour les PMR et les cyclistes



Rue résidentielle de la Renardière, calme, mais peu de place est laissée aux piétons et PMR avec des aménagements non conformes.

Station Boissière : les potentialités

• Politique générale en faveur des modes doux

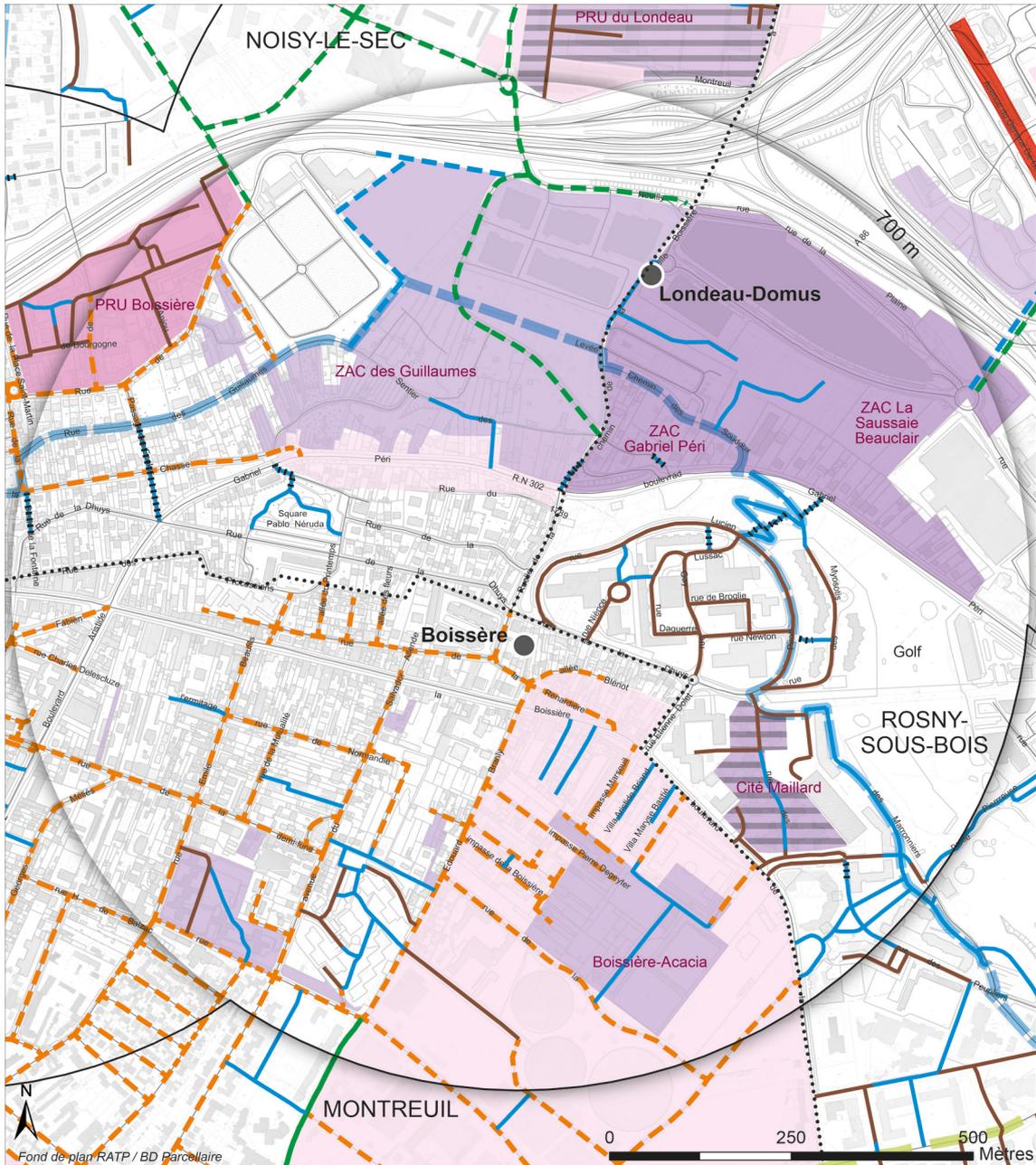
Contrat Réseau Vert avec la Région Ile-de-France sur Noisy-le-Sec
Zones 30 sur Montreuil
PAVE de Noisy-le-Sec : en cours
PAVE de Rosny : réalisé en 2006
PAVE de Montreuil : étude réalisée, en attente d'approbation

• Projets urbains en cours

Projets urbains : ZAC des Guillaumes, ZAC Gabriel Péri, ZAC Saussaie Beauclair, PRU du Londeau, PRU de Boissière, ZAC Boissière-Acacia
Parc des Guillaumes



Espace en friche dans la ZAC Boissière-Acacia offrant un potentiel mutable à proximité de la future station Boissière.



Aménagements existants et projetés, projets urbains et pôles générateurs

© IAU idF / juin 2011

Aménagements existants

- Chemin et sente
- Raccourci privé ouvert au public
- Piste, bande ou voie bus ouverte
- Aire piétonne
- Zone 30 et rue limitée à 30km/h
- Voie publique fermée à la circulation générale et voie interne des cités
- Escalier

Aménagements projetés

- Chemin et sente
- Piste, bande ou voie bus ouverte
- SDIC appartenant au réseau structurant régional
- Aire piétonne
- Zone de rencontre
- Zone 30 et rue limitée à 30km/h
- Projet de place
- SDIC

Projets d'aménagements

- Projet engagé
- Projet de renouvellement urbain
- Projet à l'étude
- Secteur de mutation

Pôles générateurs de flux

- Pôle

- Tramway en projet
- Limites communales
- Zone d'étude
- Périmètre de 700m

Station Londeau-Domus : les aménagements existants

• Les atouts

Station implantée dans un nouveau quartier en pleine évolution

Passage sous l'autoroute vers le quartier du Londeau possible à pied et à vélo mais à aménager

• Les faiblesses

Environnement et paysage peu engageant mais globalement perméable

La voirie autour de Domus ne prend pas en compte les modes doux de manière satisfaisante

La zone d'activités GVIO n'est pas traversable



Les espaces publics autour de Domus n'offrent pas d'aménagement cyclable et l'environnement reste très routier.

Station Londeau-Domus : les potentialités

• Politique générale en faveur des modes doux

Contrat Réseau Vert avec la Région Ile-de-France sur Noisy-le-Sec

PAVE de Noisy-le-Sec : en cours

PAVE de Rosny : réalisé en 2006

Tracé SDIC au Nord sur la RD 116

Réaménagement de l'Avenue de Brément (RD 116) au droit du Lycée avec piste cyclable et trottoirs élargis

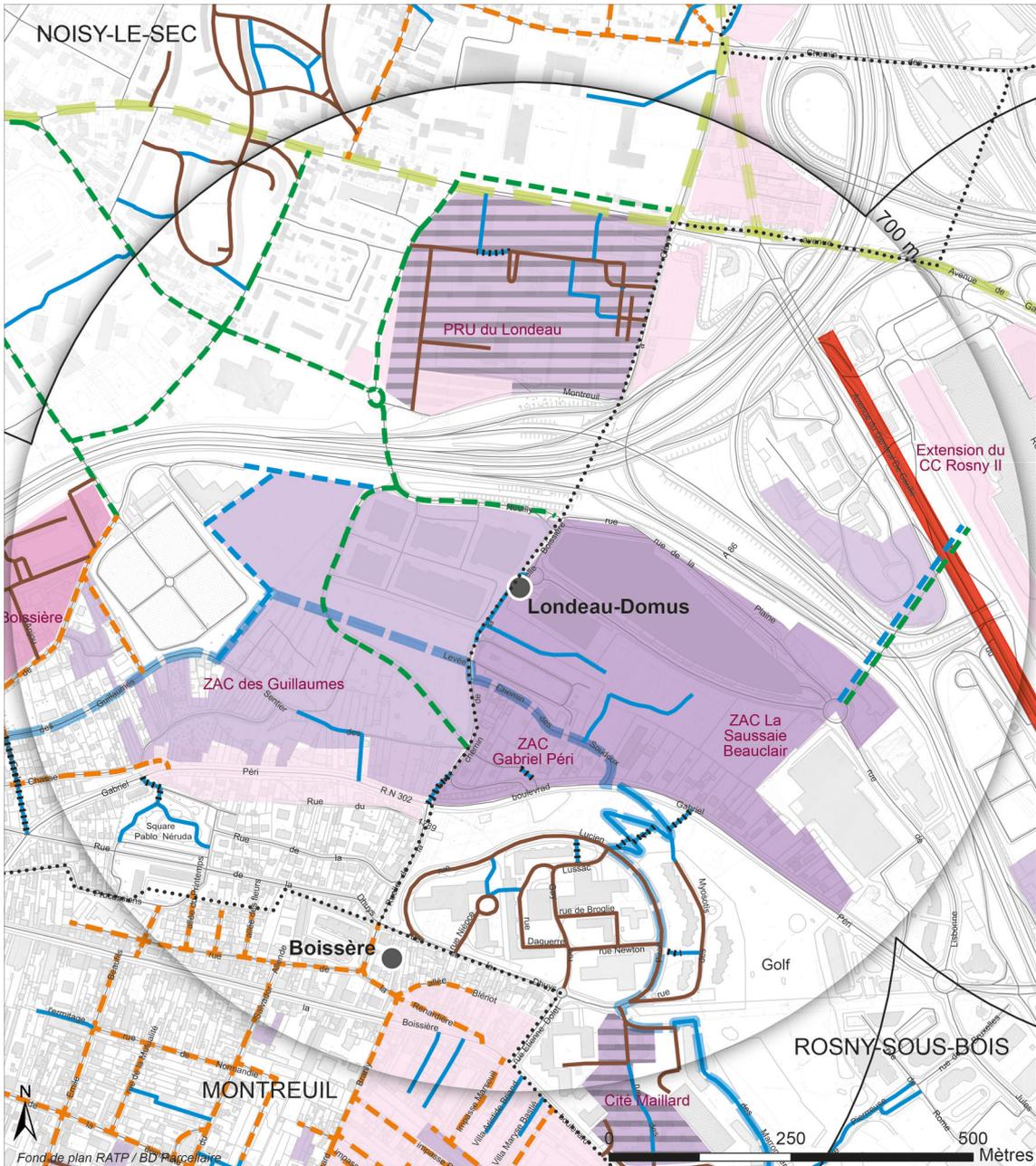
• Projets urbains en cours

Projets urbains : ZAC des Guillaumes, ZAC Gabriel Péri, ZAC Saussaie Beauclair, PRU du Londeau, mutation terrain des boxes (Londeau)

Parc des Guillaumes



Parc des Guillaumes le long de la zone d'activités GVIO.



Aménagements existants et projetés, projets urbains et pôles générateurs © IAU idF / juin 2011

Aménagements existants		Aménagements projetés		Projets d'aménagements
Chemin et sente	Escalier	Chemin et sente	Piste, bande ou voie bus ouverte	Projet engagé
Raccourci privé ouvert au public		SDIC appartenant au réseau structurant régional	SDIC	Projet de renouvellement urbain
Piste, bande ou voie bus ouverte		Aire piétonne		Projet à l'étude
Aire piétonne		Zone de rencontre		Secteur de mutation
Zone 30 et rue limitée à 30km/h		Zone 30 et rue limitée à 30km/h		Pôles générateurs de flux
Voie publique fermée à la circulation générale et voie interne des cités		Projet de place		Pôle

Tramway en projet	Limites communales	Zone d'étude	Périmètre de 700m
-------------------	--------------------	--------------	-------------------

Station Rosny-Bois-Perrier : les aménagements existants

• Les atouts

Traversée possible du centre commercial de jour

Réseau de voirie calme de la cité du Bois-Perrier

Rue Jean de Mailly qui longe la voie ferrée dédiée aux bus et aménagée pour les modes doux

• Les faiblesses

Un environnement routier non adapté aux modes doux, malgré des flux piétons importants notamment depuis les stations bus : phasage des feux, coupures routières, espace public inhospitalier, stationnement anarchique

De nombreux points durs, traversées difficiles

Accès aux transports en commun (RER, Bus) autour du Centre Commercial éclatés et difficiles d'accès



Les cheminements piétons au sein de la cité Bois-Perrier n'offrent pas d'accès direct à la gare RER, alors que l'espace public est généreux même s'il subit des dégradations.

Station Rosny-Bois-Perrier : les potentialités

• Politique générale en faveur des modes doux

Plan de Mobilité en cours avec un volet sur le partage de l'espace public

PAVE de Rosny : réalisé en 2006

Impact SDIC : itinéraire vélo structurant reliant la gare, qui devrait permettre la traversée de l'échangeur au nord

• Projets urbains en cours

Deux zones de rencontre : quartier du Grand Pré et secteur Bois Perrier près de la gare

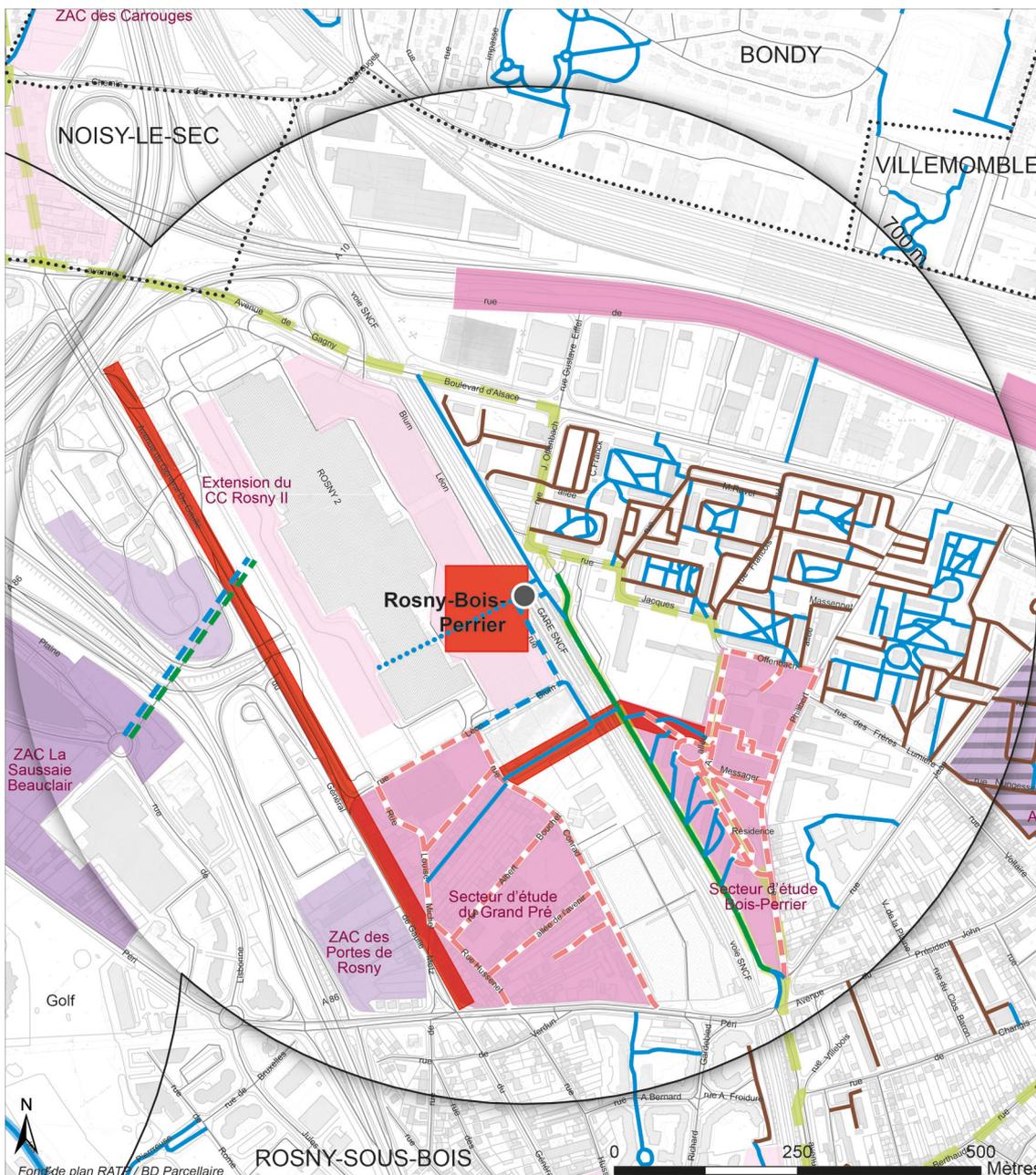
Principe d'une passerelle ou pont sur l'A86 pour relier les deux centres commerciaux avec une piste cyclable bidirectionnelle

Souhait de requalification de l'ex-RN186, suppression de l'autopont

Projets urbains : ZAC Portes de Rosny, Mutation secteur du Grand Pré, Extension Rosny 2, mutation terrain DDE



Mail Bois-Perrier aménagé récemment permettant de relier les lieux de vie de la cité Bois-Perrier au cinéma et à la future mosquée de l'autre côté de la voie ferrée.



Aménagements existants et projetés, projets urbains et pôles générateurs © IAU idF / juin 2011

Aménagements existants		Aménagements projetés		Projets d'aménagements	
	Chemin et sente		Chemin et sente		Projet engagé
	Raccourci privé ouvert au public		Piste, bande ou voie bus ouverte		Projet de renouvellement urbain
	Piste, bande ou voie bus ouverte		SDIC appartenant au réseau structurant régional		Projet à l'étude
	Aire piétonne		SDIC		Secteur de mutation
	Zone 30 et rue limitée à 30km/h		Aire piétonne		
	Voie publique fermée à la circulation générale et voie interne des cités		Zone de rencontre		
			Zone 30 et rue limitée à 30km/h		
			Projet de place		
					Pôles générateurs de flux
					Pôle

Tramway en projet Limites communales Zone d'étude Périmètre de 700m

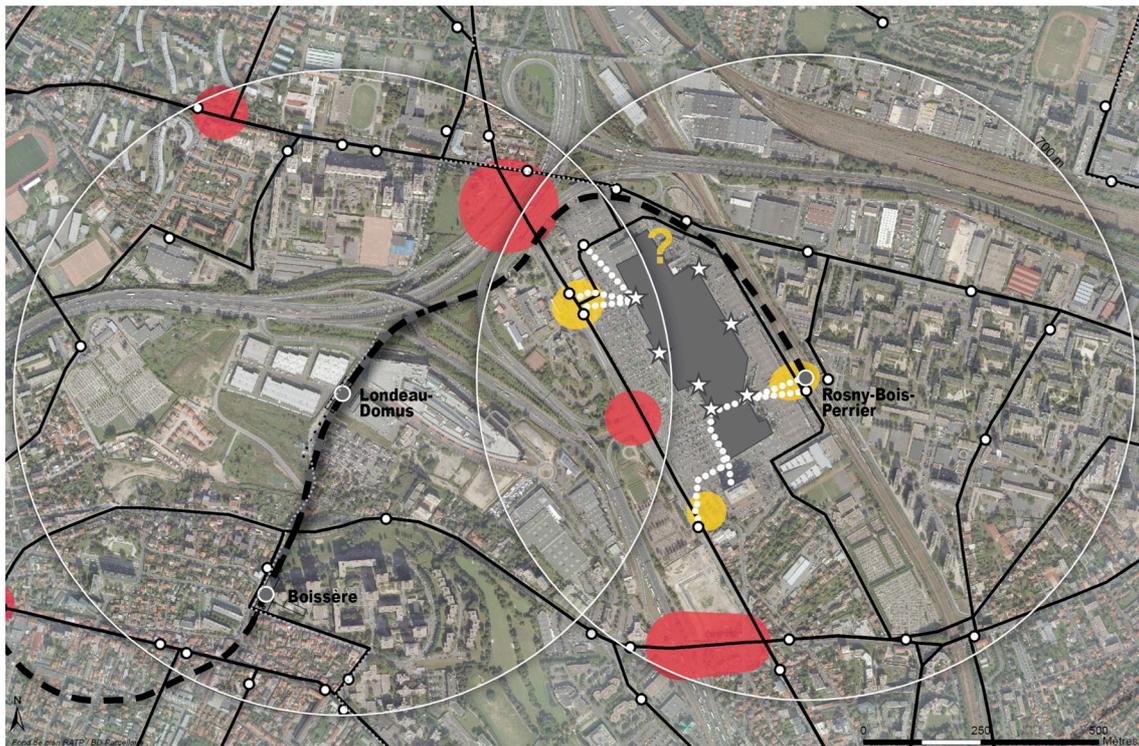
Dysfonctionnements particuliers autour du Centre commercial Rosny 2

Des arrêts de bus éclatés, une structure intermodale peu lisible, absence de jalonnement

Aucun aménagement des accès vers le centre commercial à travers le parking ; par conséquent, des parcours spontanés inconfortables et peu sûrs

Des traversées difficiles de la RN 186, des jonctions confidentielles avec le boulevard Alsace Lorraine (RD 116)

Des carrefours créant des coupures majeures pour les piétons, les PMR, les cyclistes



Autour du centre commercial Rosny 2

© IAU idF / juin 2011

- Arrêt de bus
- Réseau de bus actuel
- ★ Entrée du centre commercial
- Parcours spontané
- Traversée difficile
- Point dur formant une coupure



Traversée sauvage depuis l'arrêt de bus



Traversée hasardeuse devant la gare du RER E

3. Principes des actions à mener

Les conclusions du diagnostic font apparaître :

- Un tissu urbain globalement perméable pour les modes actifs, mais des situations de réel inconfort et des coupures urbaines importantes.
- Des projets communaux, plus ou moins importants, mais peu de coordination et de priorisation dans leurs actions.
- Ces dynamiques sont à renforcer, compléter et infléchir pour mieux prendre en compte l'arrivée du métro. Le futur PLD de la CA Est Ensemble sera un bon vecteur pour porter une grande partie des actions dans le temps.

Il faudra donc agir à la fois au plan local - au droit de chaque station -, qu'au plan global - à l'échelle de tout le territoire de rabattement de la Ligne 11.

Afin de nourrir les propositions qui vont suivre, une **Boîte à outils des différentes techniques courantes d'aménagement est proposée en annexe.**

Ensemble avec de nombreuses autres sources de documentations, dont en premier lieu celles du CERTU, cette boîte à outils pourra ainsi servir de référence et d'inspiration pour les collectivités locales.

Elle se base sur trois principes fondamentaux :

- **L'apaisement de la circulation automobile** permettra la mixité des usages, la sécurité de tous, des aménagements de voirie peu consommateurs d'espace et apportera plus de fluidité. La technique des zones 30, en particulier, sera fortement recommandée. En effet, elle clarifie les responsabilités de chacun, elle donne une bonne légitimité aux cyclistes à être sur la chaussée et autorise leur circulation à double sens sans aménagements ; c'est un instrument parfait de mixité.
- **L'aménagement des espaces dédiés pour les piétons, les PMR et les cyclistes** améliorera leur confort et leur sécurité dans l'espace public, incitera à la pratique des modes actifs et facilitera le rabattement aux stations de transport public.
- **Le respect des normes, en particulier PMR** garantira un accès à tous (piétons, cyclistes) aux équipements, aux commerces, aux activités, et facilitera le rabattement sur les stations.

3.1 Principes généraux

Pour améliorer le rabattement sur les stations, il faudra mener deux familles d'actions :

- Sur l'ensemble du territoire, un meilleur accueil des modes actifs de façon globale,
- Autour de chaque station, dans les environs immédiats, des aménagements de voirie, de l'offre en stationnement pour les vélos, et du jalonnement directionnel.

Mieux accueillir les modes actifs, en modérant la circulation automobile par quartiers entiers. Cela suppose :

- d'identifier des quartiers entiers apaisés (zones 30 ou équivalent)
- de clarifier la hiérarchie de voies en conséquence à partir des potentiels repérés (aménagements existants et projets) en y intégrant les quartiers ainsi apaisés

Cette méthode permettra de créer des conditions favorables aux modes actifs tout en réduisant les aménagements dédiés au strict minimum. Car les zones 30 par quartiers permettent une cohabitation pacifique des différents usagers de la voirie (voitures et vélos) et les cyclistes peuvent utiliser les voies à doubles sens. Les traversées des piétons et PMR sont facilitées (grâce aux passages surélevés, par exemple).

Aménager les voies et les carrefours là où c'est indispensable pour la sécurité et le confort de chaque mode

- en veillant au respect de la réglementation
- en donnant priorité aux plus vulnérables : d'abord les PMR, ensuite les piétons, ensuite les cyclistes (sachant que les techniques convergent souvent très bien).

Pour ces aménagements, la palette de solutions est considérable et sera à examiner au cas par cas. Nous donnons en annexe l'essentiel de la Boîte à outils, en tant que guide simplifié, à charge pour les collectivités Maitres d'Ouvrages de la compléter sur la base des guides techniques (Certu notamment)

Des actions progressives, à répartir le temps

Dans le cadre de la préparation de l'arrivée du métro, il est recommandé d'organiser ces actions de manière coordonnée et progressive dans le temps. Les aménagements pourront être réalisés en amont dans les quartiers élargis des stations, dès 2014, en répartissant sur 5 ans les différents travaux connexes au métro. Ainsi, lors de la mise en service, l'aménagement des espaces publics des abords des stations finalisera un système des continuités devenu cohérent.

3.2. Une approche territoriale :

la hiérarchie des voies et la modération de la circulation par quartiers

Le territoire d'étude est dans sa quasi-totalité déjà cyclable, par grande entités en tout cas tenant compte des coupures urbaines et du relief. Il est également marchable que ce soit en termes de distance ou de confort.

Cependant, la situation est loin d'être optimale et de nombreuses actions, parfois simples, sont à mener afin de mieux préparer le tissu urbain à un accueil optimal des modes actifs. Le premier point concerne la hiérarchie des voies qui manifestement nécessite une clarification afin de placer les cyclistes et les piétons au premier plan. Celle-ci passe par la capacité de la trame viaire à offrir **modération de la circulation**, de façon à établir les conditions de base pour une cohabitation de l'ensemble des modes. Une analyse synthétique prend en compte la nature de la trame viaire, les tissus déjà apaisés (denses en rue piétonnes et en sentes), les systèmes de modération déjà présents dans le territoire (zones 30), ainsi que sur les projets en cours (zones 30, zones de rencontre). Elle identifie des unités cohérentes – **des quartiers entiers**, lorsqu'ils sont déjà apaisés où lorsqu'ils font l'objet de projets en ce sens.

Ce cadre de travail devrait offrir en outre un contexte pour les aménagements de voirie à venir, et pourra orienter ces aménagements vers des solutions légères, de façon à en limiter les coûts.

Plusieurs familles d'actions sont à prévoir :

Dans les quartiers apaisés par nature ou déjà traités en partie

Lorsque, dans un secteur étendu, le réseau de voirie autorise peu ou pas le transit (voirie fonctionnant en impasses) ou lorsque la plupart des voies sont piétonnes ou en zone 30, on peut considérer que le quartier entier est apaisé. Cela se produit :

- aux Lilas, au nord de la station Mairie des Lilas, et dans le secteur des sentes, autour de la station Serge Gainsbourg,
- à Romainville, dans le centre-ville, dans le secteur Marcel Cachin, mais aussi dans secteur sud-est de la Place Carnot,
- à Noisy le Sec, dans le coteau entre l'A3 et la RN 302
- à Rosny, dans la cité Bois Perrier et dans la Cité de la Boissière

Ces quartiers sont favorables aux modes actifs, mais nécessitent toutefois plusieurs familles de mesures :

- Traiter les trottoirs : élargissement, mise aux normes PMR...
- Aménager quelques axes de quartier qui sont plus structurants
- Signaler le double-sens cyclable en Zone 30
- Si les conditions sont requises (trafic riverain uniquement), passer en zone de rencontre
- Jalonner la future station

Dans les quartiers qui font l'objet de projets d'apaisement

C'est le cas des projets de mises en zones 30 de l'ensemble du plateau de Montreuil, mais aussi du quartier sud de Rosny 2, qui fait l'objet d'un projet de zone de rencontre. On peut supposer que des aménagements seront réalisés dans ce cadre (plateaux traversants en entrée par exemple).

Dans tous les cas, même si ces aménagements sont faits au minimum (signalétique réglementaire), il faudra également :

- Traiter les trottoirs : élargissement, mise aux normes PMR...)
- Aménager quelques axes de quartier qui sont plus structurants
- signaler le double-sens cyclable en Zone 30
- Si les conditions sont requises (trafic riverain uniquement), passer en zone de rencontre
- Jalonner la future station

Traiter toutes les voies principales

Quelle que soient leurs caractéristiques, on ne pourra pas faire l'économie de repenser la voirie principale :

- Pour les piétons et PMR : une priorité claire donnée à l'élargissement des trottoirs (mise aux normes, organisation et protection du stationnement, traitement des traversées ...)
- pour les cyclistes, qui utilisent essentiellement la voirie principale (car c'est la seule à offrir des itinéraires continus), et afin de leur garantir sécurité et confort, TOUS ces axes auront à être traités. Des aménagements dédiés type pistes ou bandes cyclables seront parfois nécessaires, mais en tenant compte de la faible largeur générale des emprises, il s'agira donc plus souvent de :
- SAS vélo aux carrefours
- Arceaux de stationnement vélo insérés dans le stationnement automobile longitudinal
- Jalonnement vers les stations, les équipements, les villes alentours ...

Les axes ainsi identifiés figurent dans **la carte générale de la trame structurante**.

Traiter quelques axes de continuité vélo sur les voies secondaires

La configuration du maillage viaire fait apparaître des potentiels de continuités intercommunales, qui permettraient d'effectuer des parcours plus longs sans passer par la voirie principale.

Ces axes sont souvent à sens uniques. Lorsqu'ils sont classés en zone 30, il n'y a pas de signalétique des double sens cyclables. Ceci constitue un handicap dans leur identification par les cyclistes comme solution de continuité.

Les axes ainsi identifiés figurent dans **la carte générale de la trame structurante**.

Leurs aménagements pourront décliner toutes les techniques, selon les configurations de la voirie locale, l'important étant de permettre la continuité des itinéraires dans les deux sens. Ils pourront être aménagés par :

- un enchaînement de zones 30, par exemple
- des pistes ou des bandes cyclables si possibles,
- un traitement des carrefours,
- du jalonnement.

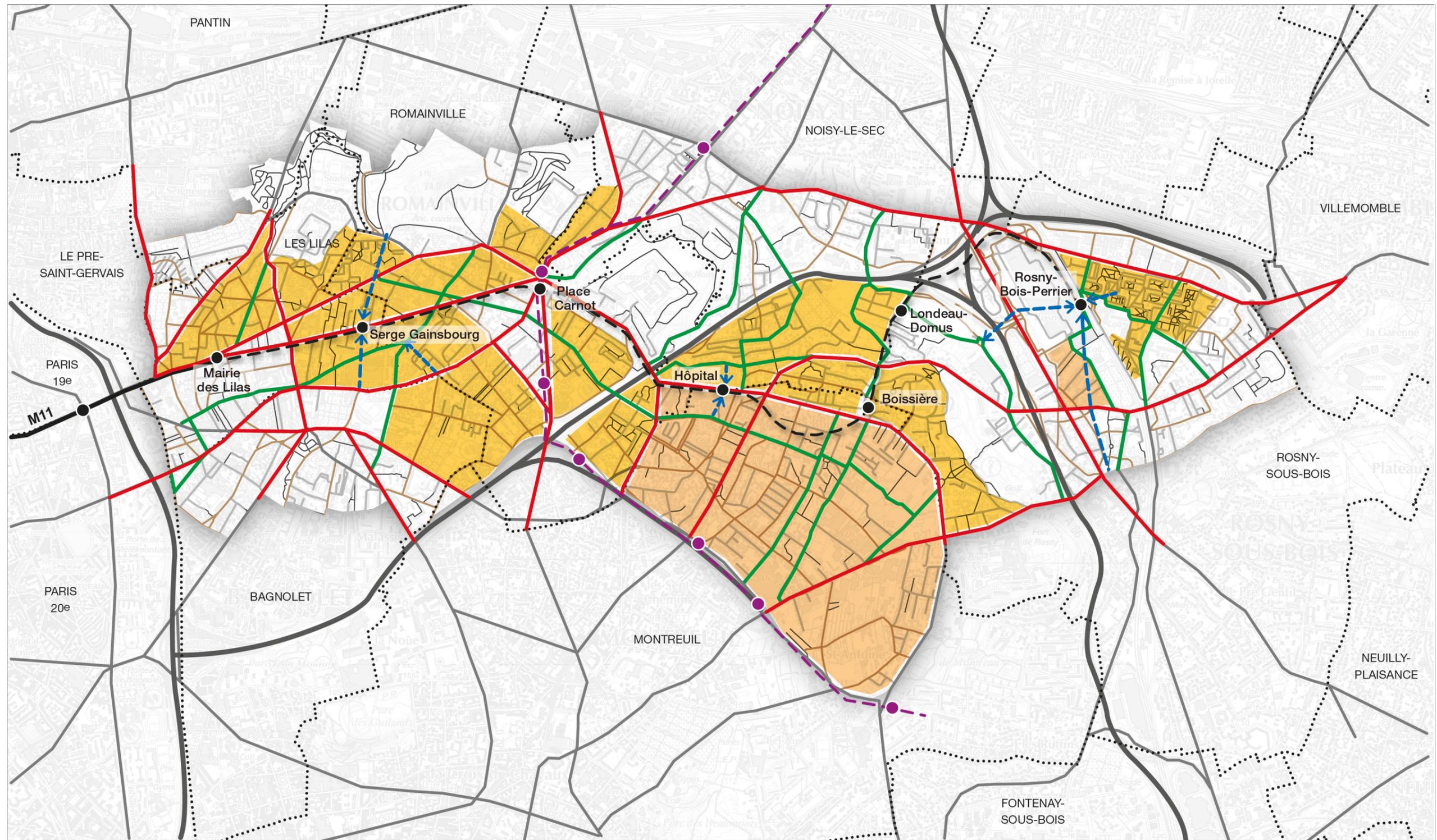
Bien entendu, les élargissements de trottoirs et mises aux normes PMR seront de règle.

Identifier et aménager, voire créer des raccourcis spécifiques

Le maillage viaire fait apparaître également des déficits, alors que des possibilités d'amélioration existent. Des raccourcis sont proposés :

- dans les cités d'habitat social : à Romainville et à Rosny,
- pour traverser les grandes emprises formant coupure : l'hôpital de Montreuil, GVIO à Noisy-le-Sec
- lorsque des projets urbains pourraient permettre de nouvelles liaisons
 - si mutation du terrain RATP aux Lilas
 - dans la ZAC Gabriel Péri à Rosny
- pour améliorer les liens directs :
 - au nord de l'Hôpital (réserve au PLU de Noisy-le-Sec)
 - au sud de la station Boissière en lien avec le boulevard Boissière et Montreuil
 - avec le centre-ville de Rosny.

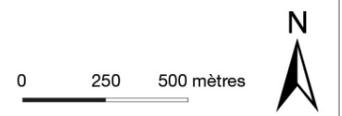
Ces axes figurent dans **la carte générale de la trame structurante**.



- Axe M11 en projet
- Axe T11 en projet
- Voie principale à aménager
- Continuité vélo à traiter sur voie secondaire
- ↔ Raccourci à identifier
- Quartiers calmes ou déjà apaisés
- Zone 30 ou zone de rencontre en projet
- Voie secondaire
- Ruelle et impasse
- Chemin et sente
- Limites communales

Trame structurante pour les modes actifs

© IAU idF / avril 2012



3.3 La trame structurante pour les modes actifs : exemples de situations et préconisations

Situation actuelle



1. Les Lilas

RD 20 Avenue du Maréchal Juin, vue vers le sud [voie principale à aménager]
Profil en travers généreux pour la chaussée

Préconisations



Exemple à Paris

Marquage au sol d'une bande cyclable à gauche du stationnement (avec espace pour l'ouverture des portières ou insertion d'une piste cyclable entre le stationnement et le trottoir)



2. Les Lilas

Carrefour Avenue de Tassigny / rue de Noisy, vue vers l'est :
[voie principale à aménager]
Carrefour large et complexe, manque de marquage, trottoirs trop étroits



Exemple à Fribourg en Brisgau (D)

Élargissement des trottoirs
Aménagement pour guider et ralentir la circulation (mini rond-point par exemple)
Guidage des trajectoires cyclables
Jalonnement (vers Paris, Place Carnot, station Mairie des Lilas § Serge Gainsbourg)

Situation actuelle



3. Les Lilas

Avenue de Tassigny [continuité vélo à traiter sur voie secondaire]

Trottoir trop étroit et encombré

Chaussée large pour un sens unique

Etat dégradé des revêtements

Préconisations



Exemple aux Mureaux

Déport du stationnement et élargissement du trottoir

Réfection des revêtements

Une piste cyclable en contresens



4. Romainville

Carrefour Avenue de Verdun / rue Saint-Germain (Cité Marcel Cachin à droite, projet urbain Place du Marché) [voie principale à aménager]

Chaussée trop large, absence d'orientation



Exemple à Brest

Hypothèse 1 :
plateau traversant
et / ou

Hypothèse 2 :
double rond-point + guidage vélo

Situation actuelle



5. Les Lilas

Rue de Noisy-le-Sec, vue vers l'ouest (Paris) [voie principale à aménager]
Sens unique actuel, stationnement envahissant.

Préconisations



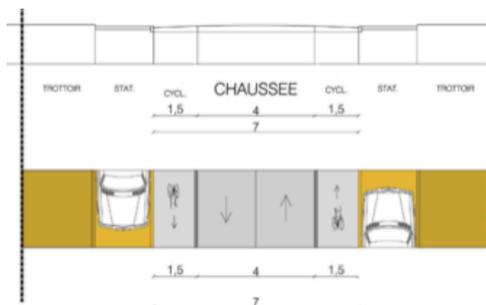
Aspect possible près aménagement

Mise en Zone 30 avec indication du contresens, ou bande cyclable à contresens
Meilleure protection anti stationnement du trottoir nord, élargissement du trottoir sud
Réfection des revêtements



6. Les Lilas

Avenue du Maréchal Juin, vue vers le sud [voie principale à aménager]
Voirie principale, qui ne pose à priori pas de problème, à part la vétusté des revêtements et du mobilier. Pourtant, elle risque d'inciter à la vitesse.



Les Mureaux

Aménagement type « Chaucidou »
Exemple de nouveau partage de la voirie de 7m, incitant à modérer les vitesses



Bande cyclable dans le sens montant

7. Les Lilas :

Rue du Président Robert Schumann (extrémité rue du Garde Chasse) vers le nord [voie principale à aménager]
Pente assez prononcée

Situation actuelle



8. Romainville

rue Saint Germain

[continuité vélo à traiter sur voie secondaire]

Très bon aménagement zone 30

Préconisations



Signalisation du double-sens cyclable zone 30



9. Montreuil / Rosny (D41)

Boulevard de la Boissière

[voie principale à aménager]

Axe important, largeur suffisante pour faire de la place aux vélos



Exemple possible à Karlsruhe

Installation de bandes cyclables

Reprise des trottoirs à l'occasion de la ZAC Boissière-Accacia

Suppression stationnement côté ouest



10. Montreuil passage des écoliers vers l'ouest

[continuité vélo à traiter sur voie secondaire]

Passage récent, permettant un désenclavement important et la continuité de la trame structurante.

Aujourd'hui ce passage est insuffisamment large, en particulier à son extrémité ouest



Aspect possible après aménagement

Elargissement du passage sur emprises privées

Jalonnement aux deux intersections vers le M° Boissière et dans le sens de l'axe cyclable (vers Romainville, Les Lilas, Paris, Rosny...)

Situation actuelle



11. Noisy-le-Sec : Avenue du 18 juin 1944 sous le pont de l'autoroute A3
[continuité vélo à traiter sur voie secondaire]
Passage sombre, espace public dégradé

Préconisations

*Aménagement du dessous du pont :
éclairage, peinture claires
Réfection des trottoirs,
Bandes cyclables et jalonnement
Lien direct à créer vers la future station
Londeau-Domus*



12. Romainville : angle rue J. Jaurès / Bd Barbusse
[continuité vélo à traiter sur voie secondaire]
Entrée de zone 30 trop large, à réaménager
à l'occasion des travaux du tramway



*Aspect possible après aménagement
Retraiter l'entrée de la Zone 30 avec un
plateau surélevé*



13. Rosny, rue Conrad Adenauer
[continuité vélo à traiter sur voie secondaire]
Voie directe entre le centre de Rosny et le
centre commercial 'sens unique) : trop fort
trafic, malgré les chicanes destinées à le
ralentir



*Rue Jean de Mailly
Bande cyclable à contre sens
Ou
Interdiction au véhicules légers (sauf
riverains), sur le principe de la rue Jean de
Mailly (voie bus taxi vélo)*

Situation actuelle



14. Rosny, abords du centre commercial : rue Léon Blum (vers les cinémas)

Envahissement par le stationnement, pas d'espace public, pas d'espace pour les piétons

Préconisations



*Exemple au Centre commercial Belle Epine, Thiais
Requalification du boulevard circulaire en un véritable espace public*



15. Rosny : abords de la station coté Cité du Bois Perrier

Abords refaits récemment, mais, pas de cohérence avec la trame viaire de la cité

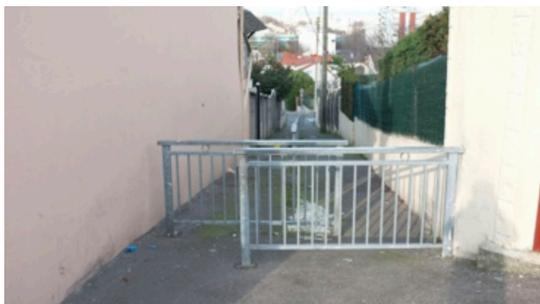
*Percer un passage direct vers la gare depuis la cité à travers la cour de l'école
Restructurer, recomposer un vrai parvis pour ce pôle multimodal en devenant
Rabatement vélo : évaluer le dimensionnement adapté pour la station VELIGO, dont l'attractivité sera démultipliée (effet terminus M° + RER + futur GPE)*



16. Rosny : mail du centre-ville

Jalonnement à prévoir sur cet axe piétonnier, véritable raccourci vers le RER E la future station du M° 11

Situation actuelle



Préconisations

*Permettre le passage des vélos
Requalifier le revêtement, éclairer, jalonner
vers la station*

17. Noisy-le-Sec : sente de la Fontaine

[continuité vélo à traiter sur voie secondaire]

Cette ruelle reliera directement le bas de Noisy le Sec à la station Hôpital. Elle devrait voir les flux piétons et cyclistes augmenter.

3.4 Le stationnement des vélos

Le vélo en complément des transports en commun

Dans le cadre du développement des modes actifs (marche et vélo), la pratique du vélo pour rejoindre les transports en commun est à développer. Malgré son essor récent, cette pratique reste encore insuffisante. Elle pourra être favorisée par plusieurs moyens :

- la construction d'abris à vélos ouverts ou de consignes fermées,
- par leur localisation judicieuse et visible, le plus près possible des gares et des stations,
- par l'aménagement cyclable et le jalonnement de toutes les voies menant aux gares et aux stations



Groningen (NL), station Nord



Métro Chatillon-Montrouge, terminus ligne 13

Le Schéma Directeur du Stationnement Vélos du STIF et le « Véligo »

Le STIF, qui élabore une politique régionale d'équipement de service, des pôles d'échanges, des gares et stations qui améliorent significativement la gestion du stationnement vélos a également mis au point un **Schéma Directeur du Stationnement Vélos**.

Ce schéma traduit cette politique et participe en outre pleinement du PDU (Plan de Déplacements Urbains). Il vise trois objectifs :

- généraliser un stationnement vélos sécurisé sur les gares et les stations
- garantir un niveau de qualité de service homogène et pérenne,
- faire connaître cette nouvelle offre par des dispositifs de communication et d'information voyageurs.

Avec comme objectif de quintupler le nombre de places à l'horizon 2020, en passant à 20 000 places, le STIF va proposer un service d'abris vélos : Veligo.

A terme, tous les pôles de transport franciliens devront être équipés d'abris a minima (gares ferroviaires, gares RER, stations de métro, de tram et de T Zen). La mise en œuvre se déroulera en trois phases : une expérimentation d'une durée de 18 mois, une phase de déploiement et enfin la généralisation.

Veligo, un service régional synonyme de qualité de service

La création d'une identité visuelle régionale avec le déploiement d'un dispositif d'information destiné à faire connaître localement l'existence et les modalités d'usage de ce dispositif permettront de cibler tous les pôles de transport franciliens.

Les équipements Veligo seront de deux types : abris à vélos ou consignes collectives. Les consignes auront une **capacité de 20 à 40 places** et seront accessibles uniquement avec le passe Navigo (abonnement entre 10 et 30 euros par an). Implantées à moins de 70 m de l'accès aux quais, ces deux installations garantissent un niveau de qualité de service élevé.

Le référentiel de qualité de service prévoit deux types d'équipements

Des abris en libre accès

- Dimensionnement adapté aux caractéristiques du pôle d'échanges
- Distance maximale au bâtiment voyageur de 70 m
- Les accroches vélos devront permettre une sécurisation maximale (attache du vélo en 3 points), l'implantation des accroches vélos devra dissuader le stationnement des 2RM
- Quand cela est possible, placer l'abri dans le champ de vidéo surveillance du pôle d'échange
- Couverture et éclairage
- Site opportun (ni pente forte ni dévers)
- Information aux voyageurs

Des consignes collectives

- Dimensionnement adapté aux caractéristiques du pôle d'échanges
- Abonnement payant et accès avec le passe Navigo
- Distance maximale au bâtiment voyageur de 70 m
- Les accroches vélos devront permettre une sécurisation maximale (attache du vélo en 3 points), l'implantation des accroches vélos devra dissuader le stationnement des 2RM
- Mise en place de vidéo surveillance à l'intérieur de la consigne

Veligo, création d'une identité régionale

Le nom **Veligo** et l'identité visuelle associée (en cours de finalisation) permettront aux Franciliens d'identifier clairement le service proposé par le STIF ainsi que le niveau de qualité de service associé.

Veligo, le financement

La participation financière du STIF à l'investissement est de 100 % dans la limite de certains plafonds.

Pour plus d'informations :

<http://www.stif.info/les-transport-aujourd-hui/les-programmes-amelioration-qualite-service/veligo/veligo-1333.html>

4. Recommandations aux stations

Rappels préliminaires

L'état global de la voirie accuse beaucoup de vétusté (avec des exceptions bien sûr), avec des trottoirs souvent étroits et hors normes. Sur de nombreuses voiries qui ont été refaites, on constate globalement une faible prise en compte des modes actifs. Le stationnement est souvent envahissant, ce qui induit très souvent une impossibilité d'accès des PMR aux trottoirs.

Dans ce contexte, beaucoup de rues seront à reprendre intégralement quant à leur profil en travers, induisant des changements du fil de l'eau : largeurs des trottoirs à augmenter, position des mobiliers urbains à revoir pour laisser les passages libres aux piétons et PMR. D'autres rues pourront être aménagées très légèrement en maintenant le fil de l'eau. L'ensemble de ces actions pourront s'appuyer sur des réductions des places de stationnement sur voirie, réductions qui devraient être facilitées par la nouvelle offre de transports.

*Pour la préparation du Schéma de Principe, nous donnons ci-après **des principes d'aménagement des principales voies d'accès aux stations** sur la base du tracé du M°11 actuellement connu (fin 2011). Ces aménagements devront en outre prendre en compte les accessibilités aux autres pôles générateurs de trafic du secteur.*

Par la suite, des projets détaillés seront à mettre au point avec précision lors des études ultérieures.

*Ces préconisations forment **une sélection des actions à mener à minima** ; elles viennent **compléter les principes généraux de l'approche territoriale**.*

*Elles devraient permettre aux collectivités de **préparer progressivement les travaux à mener**, et de les échelonner dans le temps, avec une programmation financière adaptée.*

4.1. Propositions station Serge Gainsbourg

Principaux pôles générateurs de trafic :

Cité Gagarine, Lycée Paul Robert, Lycée Professionnel Liberté, Centre culturel Henri Dunant, Cité et commerces Henri Dunant, Piscine et complexe sportif Floréal, Ateliers RATP, Cité Marcel Cachin, Marché, Parc Municipal des Sports des Lilas, future BPAL, Clinique des Lilas, Lycée Hénaff à Bagnolet, Clinique Floréal à Bagnolet ...

4.1.1 La station et ses abords immédiats

On considère que la position de la station se situe Boulevard du Général Leclerc devant l'emplacement du parking en ouvrage actuel de la cité Dunant.

Dans cette partie, le boulevard bénéficie d'une section aménagée en zone 30 jusqu'à la rue de la Liberté (limite de Romainville). Ce classement permettra d'accueillir la future station dans de bonnes conditions.

Avec la nouvelle station, il faudra :

- reprendre tout l'espace public de façade à façade, en prolongeant le plateau surélevé actuel et en y intégrant éventuellement des matériaux spécifiques.
- prévoir le stationnement des vélos (VELIGO, selon le schéma directeur du STIF) :
 - soit de manière intégrée à la station
 - soit à part, au plus près de l'accès piéton.

4.1.2 Les principales voies d'accès à la station

Boulevard de la Liberté

Ce boulevard constitue le prolongement de la RD 117. La RD 117 a été récemment réaménagé dans sa partie amont entre la Porte des Lilas et la Mairie des Lilas, avec des trottoirs larges de 3 m, stationnement le long VP ou 2RM ou Vélos (dans les sections où la largeur le permet), carrefours traités en plateaux surélevés, SAS vélos aux carrefours, mobilier urbain anti-stationnement.



Les Lilas : Plateau surélevé au carrefour RD 117 / Rue des Bruyères



*RD 117, section réhabilitée
Ce principe d'aménagement pourra être prolongé sur la suite du boulevard de la Liberté*

Au-delà de la Mairie des Lilas, en préparation de l'approche de la station Serge Gainsbourg, le Boulevard de la Liberté aura à être réaménagé sur les mêmes principes. Cela impliquera donc :

- Soit un traitement de façade à façade (mieux)
- Soit, à minima, en conservant le fil d'eau, l'installation de plots ou barrières anti-stationnement ainsi que la réfection des bateaux d'accès aux cours des immeubles (actuellement en pavés impraticables PMR)

Le lien avec Paris via la rue de Noisy le Sec (RD 36), puis la petite rue des Villegranges

- La liaison avec Les Lilas se fait naturellement via la rue de Noisy le Sec (RD 36), puis la petite rue des Villegranges dans l'axe de la rue Léon Frapié à Paris. La rue des Villegranges étant à sens unique sans aménagement aucun, la continuité n'est possible

que dans le sens entrant vers Paris. Nous recommandons donc son classement en Zone 30 avec double sens cyclable sur ce petit tronçon.

Allée du Docteur Calmette

Cette allée offre un accès direct aux quartiers d'habitat et plus loin à la Cité Gagarine. Elle accueille aujourd'hui une station Vélib'. Les abords de la cité qui la longent nécessitent une requalification. En l'état toutefois, cette allée offre un bon potentiel de rabattement piétonnier et cyclable vers la future station. Un jalonnement vers la station de métro sera à prévoir au carrefour avec l'Avenue Lénine.



Ce passage comporte cependant une section étroite vers la future station, avec des barrières anti scooter.

Il serait alors souhaitable d'élargir ce point dur, en y marquant des bandes cyclables adaptées aux futurs flux piétons et cyclistes en rabattement vers la station.

Les Lilas : allée du Docteur Calmette, vue vers la cité Gagarine

Les sentiers de l'Aigle, Louis Dumont, des Oies, Patigny

Avec la station de métro, elles offriront des possibilités supplémentaires de raccourcis pour les habitants du quartier, Ces sentiers ont actuellement un statut privé : il faudra veiller à ce qu'elles ne soient pas fermées par les riverains. Elles nécessiteront réfection, éclairage, jalonnement vers la station.

Avenue Lénine (RD 117)

Cette rue ne permet pas un accès indirect à la station mais représente un axe essentiel du quartier. En face de la Cité Gagarine, au-delà de l'Avenue Normandie-Niemen, les trottoirs côté sud qui ne sont pas accessibles aux PMR (largeur 0,80 m environ, occupés par l'éclairage public, longés par du stationnement non réglementé).

- élargissement des trottoirs à cet endroit, en lieu et place du stationnement illicite.

Sente Giraud

Cet axe donnera un autre accès direct à la station en provenance de la Cité Gagarine via la rue Normandie Niemen. Il s'agit en réalité d'une rue, dont les trottoirs sont très étroits (largeur 0,70 m environ), avec une bande de stationnement non réglementé. Elle sera à reprendre intégralement avec une priorité aux modes actifs :

- refonte du profil en travers, classement en Zone de Rencontre

Rue de Noisy-le-Sec

Cette rue, longée par un tissu très mixte (logements et petites entreprises), est en sens unique mais forme un axe structurant pour de nombreux usagers. Elle pourrait :

- accueillir un contre sens cyclable,
- ou passer en Zone 30 (double sens cyclable jalonné au sol)



Avant



Aspect possible après réaménagement

Square du Docteur Courcoux

Cette allée offre un raccourci appréciable pour les piétons et cyclistes en provenance des quartiers du sud des Lilas ainsi que de Bagnolet. Elle sera :

- à jalonner vers le métro à partir de la rue de Tassigny.

Rue de Tassigny

Cette rue permet un accès indirect à la station mais représente un axe essentiel du quartier. Elle accuse un état très dégradé et appelle à une réfection d'ensemble.

Rue de la Liberté

Cette rue est le seul axe traversant du boulevard et le relie à la Cité Gagarine, au Lycée Liberté, au Complexe sportif Floréal, et, via la rue de Tassigny, à la Cité Marcel Cachin. Comme dans la Sente Giraud, les trottoirs ne sont quasiment pas praticables. Son aménagement pourrait être :

- partie nord : refonte du profil en travers, classement en Zone de Rencontre
- partie sud : reprise des trottoirs + Zone 30 (avec double sens cyclable) ou Zone de Rencontre

4.1.3 Les carrefours à traiter

Carrefour Boulevard de la Liberté / Avenue du Maréchal Juin (RD 20)

- installer des SAS vélos
- jalonner vers les 2 stations (Serge Gainsbourg et Mairie des Lilas)
- rue Léo Regnault à réaménager afin de permettre un contresens cyclable ; pour cela, la suppression d'une des deux rangées de stationnement semble indispensable (car le passage actuel du bus ne laisse pas de place pour un contresens en cas de mise en zone 30).

Carrefours de part et d'autre de la Place du Marché

Ce secteur devrait faire partie d'une refonte totale à l'occasion de l'opération immobilière menée par la SEMPRO. Cette refonte devra intégrer les deux carrefours d'extrémité :

- entre l'Avenue de Verdun et la rue Saint Germain
- entre l'Avenue de Verdun et la rue Rosenfeld, qui constitue un axe de continuité cyclable comme proposé dans la nouvelle hiérarchie des voies. Un jalonnement cyclable sera nécessaire.



Romainville – projet Place du Marché

Articuler la transformation de la place du marché avec les aménagements de voirie, en refondant les carrefours d'extrémité.

4.1.4 Les voies à créer

Créer un nouvel axe direct vers la station au sud du boulevard

Entre la rue de Tassigny et la station, il sera possible de créer une liaison à travers le parking de la Cité si le bâtiment du parking en ouvrage est démoli.



Cité Henri Dunant
et parking en ouvrage
bloquant l'accès vers la
future station

Un passage peut être
aménagé en limite de la
parcelle, en lien avec une
valorisation de l'emprise
du parking

Cet axe pourrait également se prolonger à travers le terrain RATP si cette activité était amenée à muter. Une réserve pourrait être inscrite au PLU à cet effet, dans le cadre d'une orientation d'aménagement par exemple.

Créer et aménager des axes de désenclavement de la Cité Marcel Cachin

Les axes existants ou prévus

Un premier passage existe déjà entre la rue Floréal et la rue Saint Germain, et s'appuie sur la voirie interne de la Cité et l'Allée piétonne Saint Germain nouvellement créée. Un second passage est prévu dans le cadre du Projet de Renouvellement Urbain en prolongement de la rue Albert Giry.

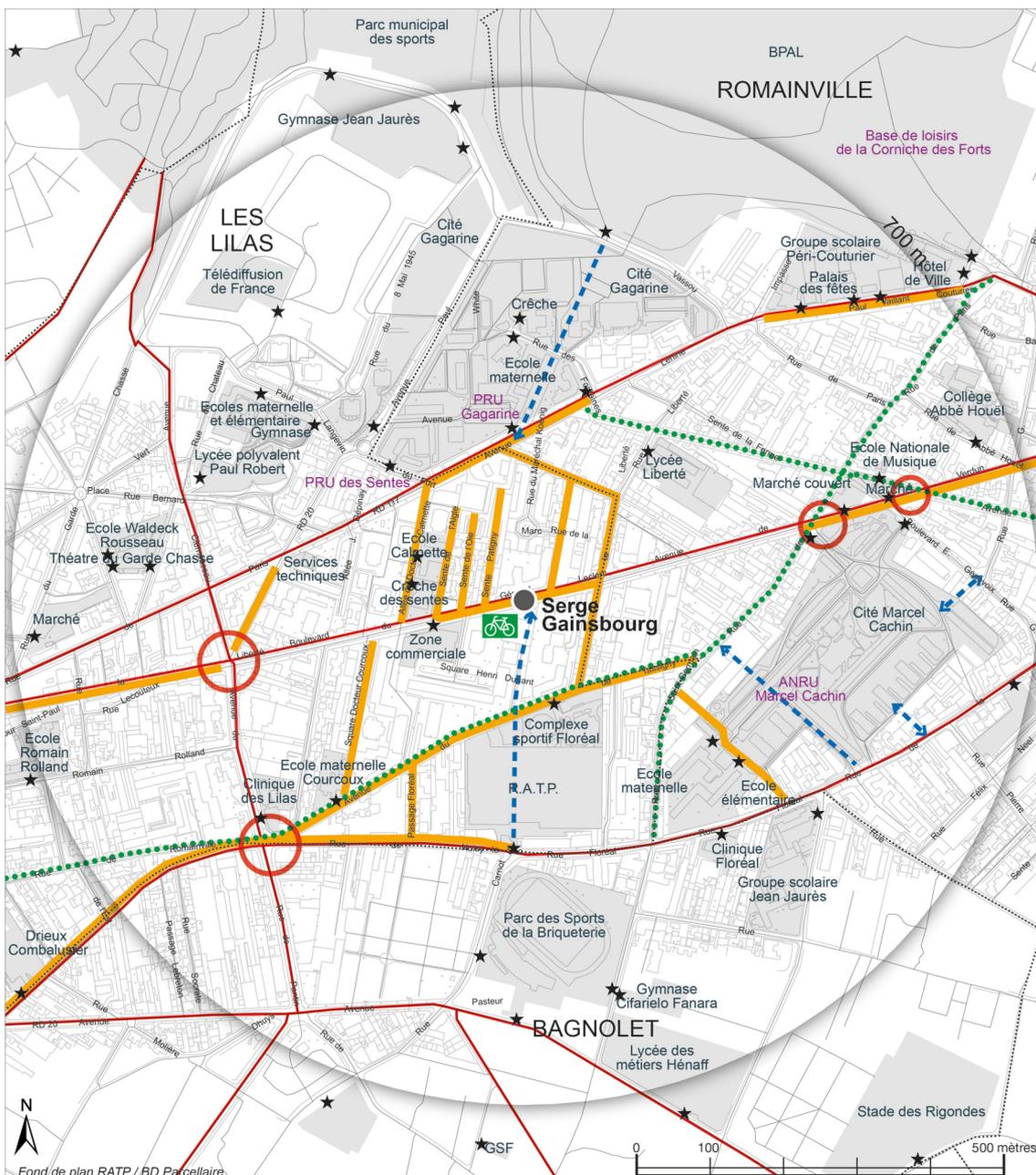
- Les deux passages seront à jalonner vers la station

Les axes supplémentaires à prévoir (propositions Association MDB EST)

- Un passage peut être réalisé vers la rue Gabriel Husson)
- Un autre passage peut être réalisé au sud vers la rue de la République

Créer et aménager un nouvel axe direct au nord du boulevard dans la Cité Gagarine

Dans la Cité Gagarine, un lien transversal est envisagé dans le cadre du Projet de Renouvellement Urbain et déboucherait sur la rue Lénine. Cet axe pourrait devenir structurant pour le PRU.



Station Serge Gainsbourg - Préconisations prioritaires

© IAU idF / mai 2012

- | | | |
|---------------------------------|---|---------------------------|
| ● Station du métro 11 en projet | — A aménager en priorité | ■ Pôle générateur de flux |
| Limites communales | — Principe de liaison à créer et à aménager | ★ Emprise |
| □ Périmètre de 700m | ○ Carrefour à traiter | ★ Entrée |
| — Voie principale à aménager | Continuité cyclable sur voirie secondaire | |
| | 🚲 Stationnement vélo à implanter | |

4.2. Propositions station place Carnot

Principaux pôles générateurs de trafic :

Cinéma Le Trianon, quartier de la Mairie de Romainville, future BPAL, Stade Stalingrad, Collège Abbé Houël, Marché, Cité Marcel Cachin, Fort de Noisy (pôle d'emplois), Groupe Scolaire Charcot-Barbusse, Collège Gustave Courbet, Piscine et complexe sportif Jean Guimier...

4.2.1 La station et ses abords immédiats

On considère que la position de la station se situe à la pointe Sud de la place, entre l'Avenue de la République et le boulevard Henri Barbusse.

L'ensemble de la place devrait être repris pour le passage du tramway T1, mais nous ne disposons d'aucune étude précise à ce stade. Seul un croquis sommaire a été transmis par le CG 93.

Nous attirons l'attention sur le fait qu'il s'agit là d'un nœud essentiel du territoire, que la Place Carnot n'offre actuellement AUCUN confort ni aux piétons, ni aux cyclistes, ni aux PMR, dont la situation est DESASTREUSE.

Tout projet d'espace public devrait prendre cela comme donnée d'entrée principale, car elle conditionne l'accès au métro, au tramway, la qualité de la vie locale et l'image du territoire.



Rue de la République au droit de la future station. Tout l'espace sera réaménagé, intégrant la station du tramway.



L'ensemble de la place devant faire l'objet d'un réaménagement global.

Dans tout projet à venir, nous rappelons qu'il faudra intégrer :

- un jalonnement piéton et vélos vers la Mairie, la BPAL, les équipements proches,
- un jalonnement vélo plus lointain (car la Place Carnot est un point de repère fondamental dans le territoire), vers : Noisy le Sec (gare RER E), Montreuil (M°9), Les Lilas, Paris Porte des Lilas et Porte de Ménilmontant, Rosny, Bobigny
- le stationnement des vélos (VELIGO, selon le schéma directeur du STIF) :
 - soit de manière intégrée à la station
 - soit à part, au plus près de l'accès piéton.

4.2.2 Les principales voies d'accès à la station

Boulevard Henri Barbusse

Cet axe sera restructuré avec le tramway et sera mis à sens unique dans le sens entrant vers la Place Carnot. Il faudra y prévoir la place suffisante pour les piétons et des cyclistes, et cela dans les 2 sens (en prévoyant un contre-sens cyclable).

Avenue Pierre Kérautret (RD 40)

Cette voie large est en mauvais état, les vitesses sont élevées. Elle est à requalifier, en visant une modération des vitesses :

- réfection et élargissement des trottoirs
- gestion du stationnement
- bandes cyclables



Avenue Pierre Kérautret le long du Fort de Romainville voie large, stationnement sauvage sur des trottoirs défoncés. Une réfection des trottoirs est nécessaire.

L'axe Avenue du Président Wilson – Avenue du Dr Rosenfeld– Rue Jean Jaurès (axe cyclable sur voirie secondaire):

- Le petit tronçon J. Jaurès entre la rue de la République et la rue Henri Barbusse, à sens unique, est à mettre en zone 30 + double sens cyclable
- A l'est du bd H. Barbusse, la rue J Jaurès est en zone 30 mais nécessite un réaménagement de son entrée qui est trop large ; à l'occasion des travaux du tramway il serait souhaitable de supprimer le stationnement, et d'y installer un plateau traversant.



Romainville : Angle rue J. Jaurès / Bd Barbusse



Aspect possible après aménagement

Rue de la République

A l'approche de la Place Carnot, cette voie est à sens entrant avec une voie bus à contresens.

- ouvrir l'accès aux vélos dans ce couloir de bus, afin de leur permettre la circulation à double sens

Rue Etienne Dolet / rue de Romainville

Cet axe en sens unique descendant en forte pente pourrait servir d'alternative calme à la montée de la rue Anatole France. Les trottoirs sont trop étroits. Pour cela :

- élargir les trottoirs
- mettre en Zone 30 (contresens cyclable possible) et requalifier

Rue Anatole France (RD 40)

Cet axe sera restructuré avec le tramway. Il faudra y intégrer une piste ou bande cyclable montante. Cet aménagement est indispensable et ne saurait être remplacé par celui de la

rue de Romainville, car il correspond à la continuité de l'axe de la RD 40 (Anatole France / Rue du Parc) vers Bobigny.

Rue Carnot

Cette rue vient d'être refaite, elle est en sens unique sans double sens cyclable : elle manque d'un jalonnement piéton vers la Mairie et la BPAL.

Rue Veuve Aublet

Cette voie 30 est en sens unique vers la mairie, très étroite, avec bus.

- intégrer un jalonnement vélo vers la Mairie, la BPAL, le stade, le parc
- sur le premier tronçon, jusqu'à l'Avenue de Stalingrad, prévoir un contresens cyclable, pour permettre le lien direct avec le stade et le parc communal



Rue Veuve Aublet, axe central de Romainville, seul accès vélo possible entre la station Place Carnot et la BPAL.

Ave PV Couturier (RD 117)

Cet axe principal du centre-ville doit pouvoir accueillir les cyclistes dans de bonnes conditions.

- Prévoir bandes cyclables ou signalétique vélo au sol
- Prévoir du stationnement vélo

Avenue de Verdun

Cette voie est en sens unique (sens sortant de la Place Carnot), et envahie par le stationnement illégitime. Un réaménagement est à prévoir :

- élargir les trottoirs, en supprimant définitivement le stationnement à l'approche du carrefour,
- intégrer des arceaux de stationnement vélo,
- intégrer du jalonnement aux carrefours importants

4.2.3 Les carrefours à traiter

Place Carnot (cf 4.2.1)

Carrefour Rue Anatole France (RD 40) / rue Jules Auffret (RD 117)

Ce croisement est complexe dans sa traversée piétonne : en lien avec le projet Tramway, il sera à reprendre intégralement.

Carrefour Henri Barbusse / rue Jean Jaurès

- Le carrefour J Jaurès / H Barbusse devrait être repris dans le cadre des travaux du Tramway T1 : il faudra tenir compte de l'itinéraire cyclable envisagé sur la rue Jean Jaurès dans les 2 sens (cf point 4 suivant)

Carrefour Henri Barbusse / Edouard Branly / Rue de Banfleet

Ce carrefour giratoire, en approche de l'A3, est très complexe dans sa traversée piétonne et cyclable : en lien avec le projet Tramway, il sera à reprendre intégralement.



Station Place Carnot - Préconisations prioritaires

© IAU idF / mai 2012

- | | | |
|---------------------------------|---|---------------------------|
| ● Station du métro 11 en projet | — A aménager en priorité | ○ Pôle générateur de flux |
| - - - Tramway en projet | → Principe de liaison à créer et à aménager | ■ Emprise |
| Limites communales | ○ Carrefour à traiter | ★ Entrée |
| □ Périmètre de 700m | ○ Réaménagement de l'espace public | |
| — Voie principale à aménager | Continuité cyclable sur voirie secondaire | |
| | 🚲 Stationnement vélo à implanter | |

4.3. Proposition station Hôpital

Principaux pôles générateurs de trafic :

Centre Hospitalier Intercommunal, Ecole Maternelle de la Boissière, Collège Fabien, écoles sur les hauts de Montreuil, Quartier Boissière à Noisy-le-Sec (PRU en cours), Centre Administratif de Romainville et nouveau quartier de la couverture de l'A3, Fort de Noisy (pôle d'emplois), ...

4.3.1 La station et ses abords immédiats

La position de station n'est pas totalement précisée à ce jour. Dans tous les cas, elle se situera à l'intersection du boulevard de la Boissière et de la rue des Saules, mais les émergences pourront varier selon les libérations foncières. Nous privilégions une implantation à l'angle de l'hôpital, sur une partie de l'emprise du parc de stationnement.

Cela devrait s'accompagner d'un aménagement global :

- Un traitement unitaire sur l'ensemble du carrefour, la « place du métro ». Elle intégrerait le devant l'école maternelle, les amorces sur les rues des Saules Clouet, des Processions et de la Dhuis, et allant jusqu'au départ de la Sente de la Fontaine. Cet aménagement unitaire, accompagné d'un plateau surélevé, permettra de valoriser ainsi cette nouvelle centralité.

Il pourrait être poursuivi jusqu'à l'intersection avec le boulevard A. Briant / G Péri (RN 302).

- Prévoir le stationnement des vélos (VELIGO, selon le schéma directeur du STIF) :
 - soit de manière intégrée à la station
 - soit à part, au plus près de l'accès piéton.

4.3.2 Les principales voies d'accès à la station

Avenue Kérautret

Cette voie (RD 40), passant en ligne droite devant le Fort de Noisy, est assez large et peut générer des vitesses élevées. Un rétrécissement avec l'installation de bandes cyclables est recommandé.

Boulevard de la Boissière (RD 41) au droit de l'hôpital

Dans cette section, le boulevard souffre d'une forte pression du stationnement, doublée d'un état lamentable des trottoirs nord.

- Réfection des trottoirs nord, avec en particulier
- Mise aux normes du mobilier anti-stationnement

Rue des Saules Clouet

A l'occasion de la réalisation de la place au droit de la station de métro, cette rue est à requalifier :

- Reprendre les trottoirs défoncés,
- supprimer le stationnement en Lincoln coté hôpital

Rue de la Dhuis

Cette rue donne accès, via la sente de la Fontaine et l'escalier des écoles, aux quartiers bas du coteau.

- Sa réfection totale est à prévoir, chaussée + trottoirs.
- Elle devra permettre le double sens cyclable, soit par une bande à contre-sens, soit par son inscription en zone 30.

Sente de la Fontaine (rampe)

Il s'agit d'un axe essentiel d'accès à la station, raccourci précieux pour les habitants du coteau de Noisy-le-Sec. Son extrémité débouchera sur la place envisagée à la Boissière.

- A jalonner en bas et en haut pour les piétons et les cyclistes

RN 302 (Avenue Aristide Briand – Boulevard Gabriel Péri)

Cet axe principal de voirie est assez large. Il sera possible d'y intégrer des bandes cyclables, particulièrement nécessaires dans la partie montante de G. Péri. Un traitement spécifique est à examiner au débouché de l'escalier du Passage des écoles, au croisement avec la rue de la Dhuys.

Boulevard de la Boissière à l'est de la RN 302

Là aussi, les trottoirs sont trop étroits (environ 1,20m). Le stationnement est aménagé en Lincoln entre les arbres d'alignement, mais il y a souvent du stationnement sauvage sur la chaussée. La voie est de 2 x 3,50. Une restructuration est nécessaire, en tenant compte des besoins des commerces :

- élargissement des trottoirs entre les arbres, entraînant une
- suppression du stationnement, à effectuer par grandes sections, mise aux normes du mobilier urbain anti-stationnement.

4.3.3 Les carrefours à traiter

Place du Président Allende (croisement Route de Montreuil (RD 40) / Boulevard de la Boissière (RD41) (Carrefour des Trois communes)

Ce giratoire à 3 branches fonctionne correctement. Sa position sur la voirie principale nécessitera la prise en compte des cyclistes (SAS, jalonnement).

Carrefours Rue Jean Jaurès / de part et d'autre de l'A3

Ces carrefours se situent sur un axe secondaire vélo. Actuellement, ils sont surdimensionnés.

- Y inscrire des ronds-points pour mieux gérer les flux
- Prévoir un jalonnement pour les piétons et les cyclistes vers la station et les autres principales directions



Romainville :

rue Jean Jaurès au droit du franchissement de l'A3

- Voirie surdimensionnée
- Reconfigurer le carrefour
- Marquage au sol, sas vélos
- Ces aménagements sont à articuler à ceux de la couverture de l'A3

(PM) Carrefour au droit de la station l'Hôpital : une future « place du métro » (voir 4.3.1)

Carrefour Boulevard de la Boissière (RD 41) / RN 302

Ce carrefour structurant pour l'ensemble du secteur, est particulièrement chargé et inhospitalier. Un marché à lieu certains jours dans la rue du Colonel Fabien qui y débouche. Le fonctionnement global de cet espace est à examiner, avec pour objectif de

- créer une véritable place sur l'ensemble du carrefour, en continuité de traitement avec la place du métro côté Hôpital

Croisement rue de la Dhuys – débouché du Passage des écoles

L'extrémité de l'escalier du Passage des écoles sera à jalonner vers la future station

4.3.4 Les voies à créer

Réouverture du passage entre l'Avenue du Colonel Fabien et le Boulevard de la Boissière

La Ville a indiqué la possibilité de réouvrir ce passage appartenant à la Ville de Paris. Quelle que soit la position de la station, il va de soi que cette opportunité est intéressante à saisir.

Raccourci entre la couverture de l'A3 et le boulevard de la Boissière en traversant l'îlot J. Jaurès

Cet îlot a été retenu parmi les sites mutables, des études sont en cours en lien avec l'aménagement de la couverture de l'A3. Sa voirie est particulièrement imbriquée : un passage direct pourrait être trouvé pour raccourcir le parcours des piétons et des cyclistes vers la place du Président Allende et la station.

L'accès sud de l'hôpital

Un accès existe actuellement depuis la rue du Docteur Lamaze, il est réservé aux véhicules et utilisé comme raccourci par les piétons. Il sera nécessaire de l'aménager d'avantage, pour le confort et la sécurité de ces usagers de l'hôpital, mais aussi pour ceux qui rejoindraient le métro. Il faudrait également examiner la possibilité de le rendre public. Cette action nécessite une concertation Ville – Hôpital.



Entrée sud de l'hôpital : cet accès nécessite un traitement en faveur des piétons (photo google)

Un nouveau passage au nord de l'hôpital

Une possibilité de passage a été étudiée en amont du PLU de Noisy-le Sec à cet effet, mais n'a pas été finalement retenue. A terme, ce passage reste intéressant pour permettre un raccourci vers la station. Pour que cet aménagement soit réalisé lors de l'arrivée du métro, prévoir les acquisitions foncières et son aménagement en conséquence.



Station Hôpital - Préconisations prioritaires

© IAU idF / mai 2012

- | | | |
|---------------------------------|---|---------------------------|
| ● Station du métro 11 en projet | — A aménager en priorité | ■ Pôle générateur de flux |
| — Tramway en projet | — Principe de liaison à créer et à aménager | ★ Emprise |
| Limites communales | ○ Carrefour à traiter | ★ Entrée |
| □ Périmètre de 700m | — Réaménagement de l'espace public | |
| — Voie principale à aménager | Continuité cyclable sur voirie secondaire | |
| | 🚲 Stationnement vélo à implanter | |

4.4. Propositions station Boissière

Principaux pôles générateurs de trafic :

Rosny : Cité de la Boissière et Cité Maillard, Ecole Boissière – Dolet ...

Montreuil : Cité Boissière, Ecole Nanteuil, Gymnase Delaune, stade Robert Baran, Quartier d'activités, SEDIF, future ZAC Boissière Acacias ...

4.4.1 La station et ses abords immédiats

L'implantation de cette station est en cours de précision à la date de ce rapport. Initialement positionnée au carrefour de la rue de la Dhuys, du Chemin des Redoutes et de la ruelle Boissière, elle fait l'objet d'études pour être rapprochée du boulevard de la Boissière. Cette connexion est en effet indispensable pour une véritable visibilité de la station depuis le boulevard et une bonne connexion avec les hauts de Montreuil.

Les esquisses préliminaires faites par la RATP et le cabinet Richez proposent :

- soit un décalage léger, avec création d'un passage direct pour atteindre le boulevard.
- soit un décalage plus important, sous condition d'un remaniement foncier global

Dans tous les cas :

- L'intersection avec le boulevard Boissière aura à être réaménagée en conséquence, avec la création d'une petite place.
- Il faudra prévoir le stationnement des vélos :
 - soit de manière intégrée à la station
 - soit à part, au plus près de l'accès piéton.

4.4.2 Les principales voies d'accès à la station

Chemin des Redoutes

Cette rue située au droit de la future station sera probablement reprise intégralement. Elle devrait être réaménagée en plateau (zone piétonne ou zone de rencontre).

Ruelle Boissière

Cette rue très pentue, souffre d'une pression de stationnement. L'axe deviendra de plus en plus structurant avec le développement des ZAC des Guillaumes, avec son parc, et de la ZAC Gabriel Péri. Elle nécessite :

- Une protection du stationnement sauvage sur les trottoirs.
- En bas de la pente, au croisement avec le boulevard G. Péri, un jalonnement vers les 2 stations Boissière et Londeau

Rue Salvador Allende

Cette rue est en sens unique montant, elle souffre d'une pression de stationnement sur les trottoirs à l'approche du boulevard de la Boissière

- Prévoir des protections anti stationnement
- Jalonner l'intersection avec le Rue de la demi-lune et le Passage des écoliers

Rue Edouard Branly

Cette rue est en sens unique descendant, elle souffre également d'une pression de stationnement sur les trottoirs à l'approche du boulevard de la Boissière

- Prévoir des protections anti stationnement
- Jalonner l'intersection avec la Rue de la montagne pierreuse et le Passage des écoliers

Ces 2 rues font partie du projet de mise en zones 30 par la Ville de Montreuil. Elles forment également des maillons du réseau secondaire cyclable.

Impasse Pierre de Geyter et la ZAC Boissière Acacia

Cette impasse offrira un accès précieux à la ZAC Boissière Acacia. Actuellement très délabrée, elle sera à requalifier intégralement.



ZAC Boissière Acacia, qui sera aménagée par Nexity (source Ville Montreuil)

4.4.3 Les carrefours à traiter

Sur le boulevard de la Boissière, le débouché de la nouvelle percée vers la station sera à aménager qualitativement, en créant une petite place (cf 4.4.1).

4.4.4 Les voies à créer

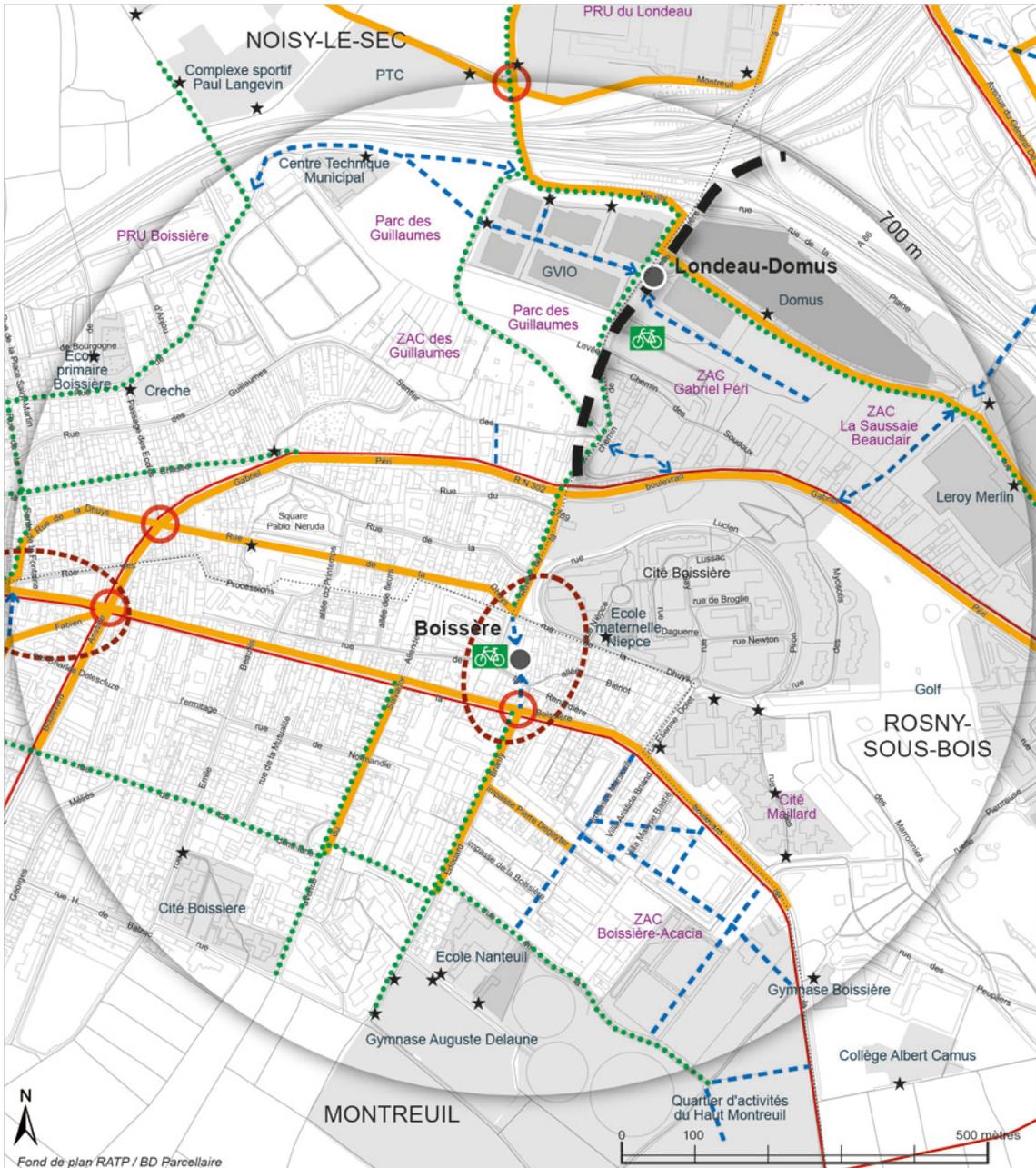
Un nouveau passage au droit de la station (cf 4.4.1)

Passage des écoliers à Montreuil

Ce passage existe, il permet un désenclavement important du secteur, mais il est très étroit au débouché sur l'avenue Salvador Allende. Un élargissement ponctuel est à prévoir à cet endroit, en prenant sur l'espace privé latéral (cour d'école). A terme, une réserve foncière peut être envisagée sur la parcelle d'angle, permettant à la collectivité d'acquérir l'espace nécessaire jusqu'au bout.



Passage des Ecoliers : dans un premier temps, élargir le passage, l'autoriser aux cyclistes, le jalonner
Vue après réaménagement



Fond de plan RATP / BD Parcellaire

Station Boissière - Préconisations prioritaires

© IAU idF / mai 2012

- | | | |
|---------------------------------|---|---------------------------|
| ● Station du métro 11 en projet | — A aménager en priorité | ● Pôle générateur de flux |
| ■ Métro en viaduc | — Principe de liaison à créer et à aménager | ■ Emprise |
| ⋯ Limites communales | ○ Carrefour à traiter | ★ Entrée |
| □ Périmètre de 700m | ⋯ Réaménagement de l'espace public | |
| — Voie principale à aménager | ⋯ Continuité cyclable sur voirie secondaire | |
| | 🚲 Stationnement vélo à implanter | |

4.5 Station Londeau Domus

Principaux pôles générateurs de trafic :

A Rosny : Pôle commercial Domus / Alinéa, ZAC Gabriel Péri et ZAC La Saussaie Beauclair,

A Noisy le Sec : Zone d'activité GVIO, Centre technique municipal, cité Boissière près de l'autoroute (projet de rénovation), ZAC des Guillaumes, cité du Londeau, Lycée Olympe de Gouges, Complexe sportif Paul Langevin, zone d'activité PTC

4.5.1 La station et ses abords immédiats

Cette station sera positionnée en fonction des études du viaduc qui sont actuellement en cours.

- Prévoir le stationnement des vélos:
 - soit de manière intégrée à la station
 - soit à part, au plus près de l'accès piéton.

Des accès directs sont à inscrire dans la ZAC Gabriel Péri.

L'étude préliminaire d'aménagement de la ZAC (AM Environnement, 2009) propose plusieurs liens à créer (en rouge dans le schéma ci-dessous).

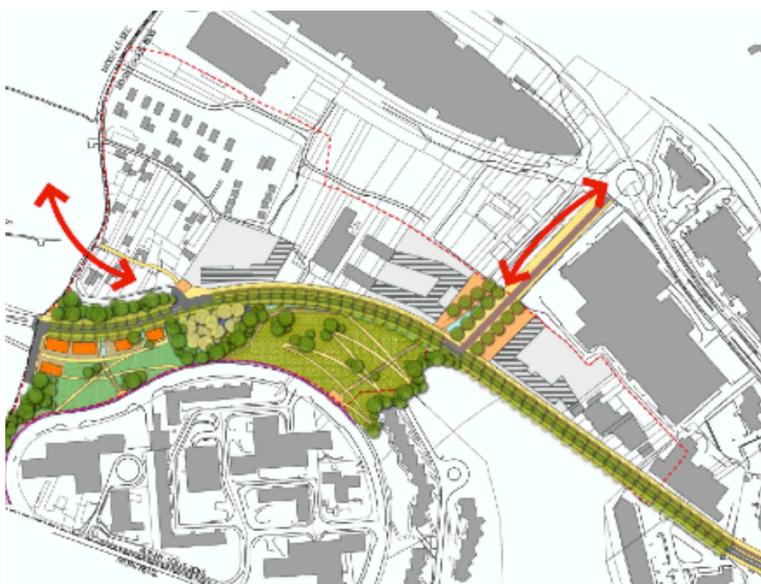


Schéma des liaisons urbaines à assurer entre la ZAC Gabriel Péri et son environnement (AM Environnement, 2009)

- Il est recommandé d'y créer un accès direct à la station ; ce lien pourrait devenir structurant pour l'ensemble de ce nouveau quartier.

4.5.2 Les principales voies d'accès à la station

Boulevard Gabriel Péri (RN 302)

Cet axe structurant aura à accueillir des bandes cyclables sur l'ensemble de son parcours.

Chemin de la Boissière

Ce chemin vient d'être rénové et éclairé. Il sera certainement revu au moment des travaux du viaduc. Son calibrage devra se faire à la mesure de son futur rôle structurant pour la desserte locale et l'accès à la station.

Rue de Lisbonne

Cette rue longe l'arrière du magasin Domus. C'est une rue banale, dont le trottoir sud, en limite de la ZAC Saussaie Beauclair, est très étroit.

- Elargir le trottoir sud (dans le cadre de la ZAC ?)
- Dans la ZAC, prévoir un axe direct vers la station



Rosny, rue de Lisbonne. A gauche, Domus, à droite, chantier de la ZAC Gabriel Péri.

- 3 voies, risque de vitesses élevées. Pas de trottoir coté ZAC pour l'instant, alors qu'un arrêt de bus s'y trouve.
- Avec la station, des flux piétonniers sont attendus pour accéder à Domus
- Besoin d'un véritable trottoir à cet endroit, ainsi que d'un aménagement de la continuité cyclable (bandes cyclables), et d'un jalonnement.

Rue de Neuilly et passage sous l'autoroute

Il s'agit de la continuité de la rue de Lisbonne. Le passage sous l'autoroute est largement dimensionné. Il nécessite un aménagement qualitatif :

- Eclairage du dessous du pont, y compris de jour
- Aménagement paysager, traitement minéral des perrés du pont
- Au droit du rond-point Elsa Triolet côté nord de l'autoroute, dégager les trottoirs (supprimer les jardinières) et jalonner vers la station.



Rue Elsa Triolet et Chemin de Montreuil à Claye - Cité du Londeau

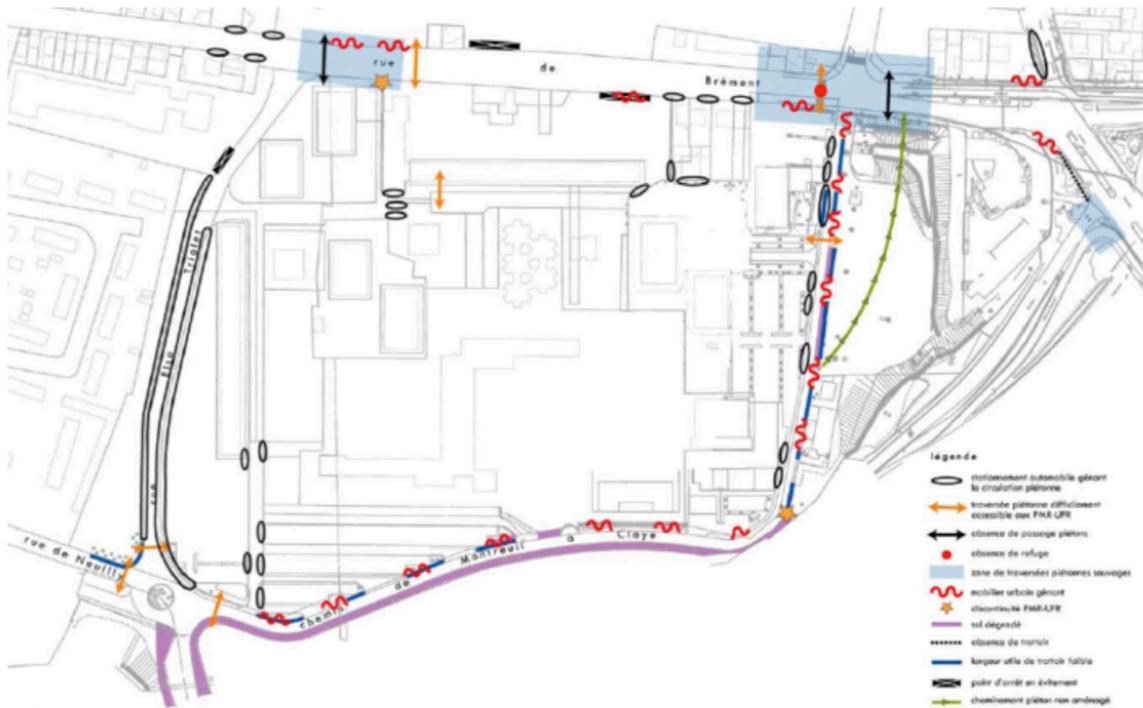
Les trottoirs souffrent de stationnement sauvage et sont à requalifier. Les dysfonctionnements ont été analysés dans l'étude Beture 2005.

Un Projet de Rénovation Urbaine est en cours et devrait reprendre les espaces publics, dont la rue Elsa Triolet. Dans la cité, aménager un axe de liaison directe vers le rond point Elsa Triolet.

Le Chemin de Montreuil à Claye a fait l'objet d'un projet de reconquête globale, avec création d'une branche nouvelle à l'est¹. Dans ce secteur sont prévues un bassin de retenue, une zone d'activités, tout en conservant de la plaine de jeux. Le projet actuel semble conserver l'axialité du cheminement piéton, alors que la voie sera déviée.

- Refaire les trottoirs, les élargir et les mettre aux normes, les protéger du stationnement
- Dans le cadre du PRU du Londeau, prévoir un axe de liaison directe vers le rond point Elsa Triolet.
- A l'occasion de la déviation routière prévue vers le futur bassin de retenue, maintenir l'axe piéton direct vers la rue de Brément et l'accompagner d'une voie cyclable.

1 - Cf. Notice Technique CG 93, Direction de l'Assainissement



DYSFONCTIONNEMENTS "MODES DOUX"

Infrastructure

Commune de Noisy-le-Sec / Rosny-sous-Bois
Création d'une voirie nouvelle et requalification du chemin de Montreuil à Claye



En haut :
extrait diagnostic Etude Béture
2005

En bas :
principe de déviation du Chemin
tout en maintenant l'axe direct
nord-sud pour les piétons

4.5.3 Les voies à créer

Dans la ZAC Gabriel Péri, créer un accès direct à la station (cf 4.5.1)

Des liens plus directs entre la station et les passages sous l'A3

Cela suppose :

- De permettre la traversée piétonne et cyclable de la ZAE GVIO. Cela suppose d'abord un jalonnement adapté. Par ailleurs, cela inciterait également à aménager ces espaces qui se situent dans un domaine privé, de manière à les rendre plus accueillants.
- De créer un raccourci vers le centre Technique Municipal de Noisy-le-Sec, donnant ainsi accès au passage inférieur de l'Avenue du 18 Avril 1944 qui se dirige vers le centre ville.

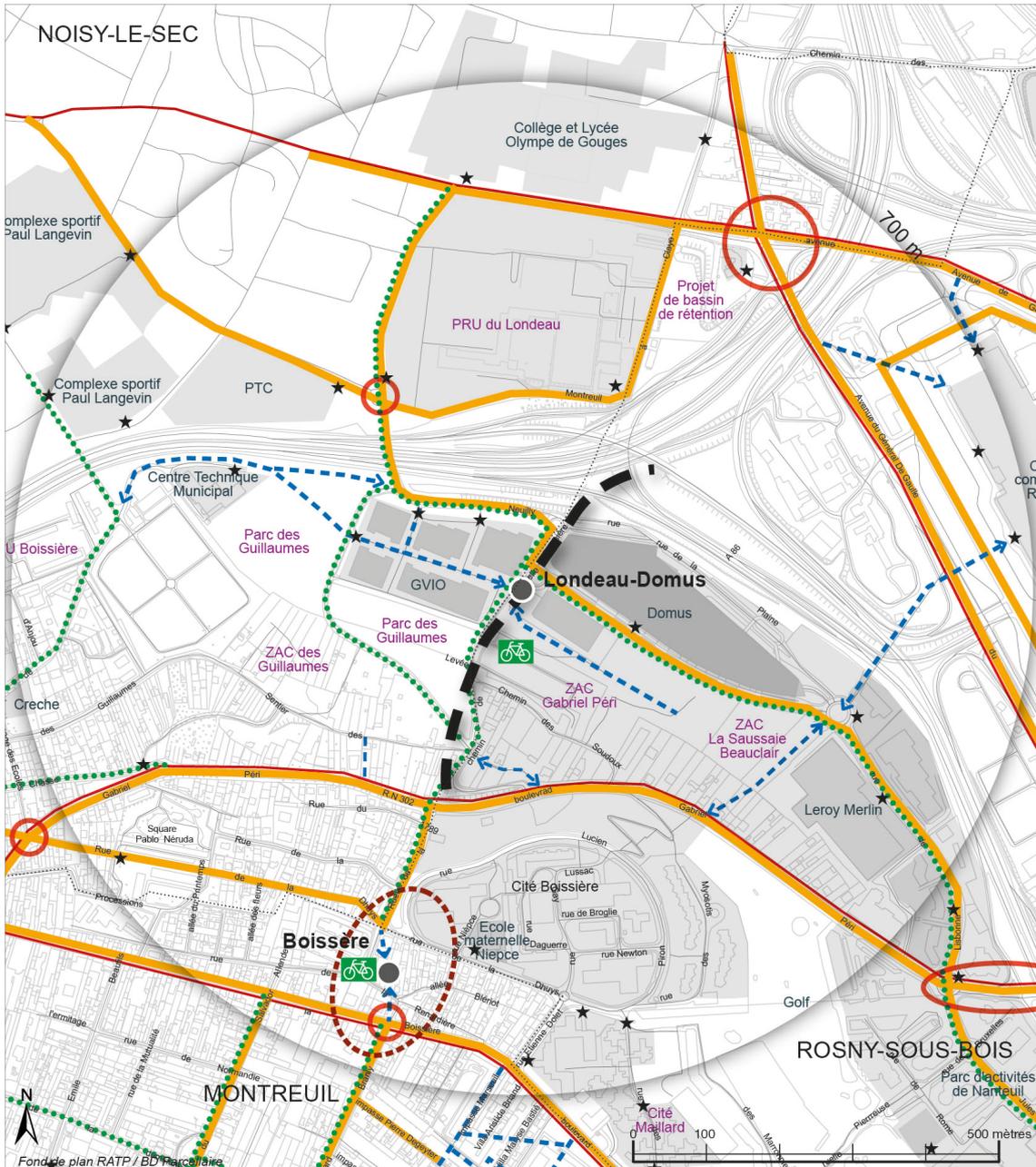


Noisy centre technique, vue vers l'est

Créer une liaison à travers le parc en cours de réalisation, moyennant une courte percée et une légère réorganisation du parking Centre technique municipal de Noisy le Sec

Créer un franchissement de l'A86

Entre le rond point de la rue de Lisbonne et la RN 86. Il s'agit d'un projet porté par la Ville de Rosny, qui a fait l'objet d'études urbaines en 2011.



Station Londeau-Domus - Préconisations prioritaires

© IAU idF / mai 2012

- | | | |
|---------------------------------|---|---------------------------|
| ● Station du métro 11 en projet | — A aménager en priorité | ● Pôle générateur de flux |
| ■ Métro en viaduc | — Principe de liaison à créer et à aménager | ■ Emprise |
| Limites communales | ○ Carrefour à traiter | ★ Entrée |
| □ Périmètre de 700m | ○ Réaménagement de l'espace public | |
| — Voie principale à aménager | Continuité cyclable sur voirie secondaire | |
| | 🚲 Stationnement vélo à implanter | |

4.6. Propositions station Rosny

Principaux pôles générateurs de trafic :

Centre Commercial, Cinémas, Collèges Paul Langevin et Henri Wallon, Parc d'activités Montgolfier, Cité Bois Perrier, Centre socio-culturel et administratif, Ecole Jean Mermoz, Secteur pavillonnaire du Grand Pré, Centre-ville de Rosny ...

4.6.1 La station et ses abords immédiats

L'implantation de la station est envisagée près de la station du RER, mais légèrement décalée vers le sud. Cette hypothèse correspond, au stade actuel des études, aux réflexions en cours de la Ville menée avec le cabinet Seura, ainsi qu'aux études RATP / Richez.

Ces études font l'objet de discussions avec le Centre Commercial Rosny 2 (Unibail), qui a la maîtrise foncière du secteur.

- Dans tous les cas, une refonte totale de l'espace public est envisagée.
- Il faudra prévoir le stationnement des vélos :
 - soit de manière intégrée à la station
 - soit à part, au plus près de l'accès piéton. Son dimensionnement sera à adapter au rôle majeur joué par cette station en tant que terminus de la ligne 11 et interconnexion avec le RER E, et, à terme, avec le futur Grand Paris Express.

4.6.2 Les principales voies d'accès à la station

Rue Léon Blum

Cette voie fait le tour du centre commercial. Elle doit être requalifiée intégralement, en faveur des bus, piétons, vélos, tout en assurant le lien avec la future passerelle sur l'A86

- supprimer le stationnement
- élargir les trottoirs
- apaiser la circulation
- créer une ambiance de place publique dans le cadre de la refonte globale de l'espace (cf 4.6.1)



**Rosny, abords du centre commercial :
rue Léon Blum (à droite, les cinémas)**

*Envahissement par le stationnement,
pas d'espace pour les piétons*

*Besoin d'une requalification globale du boulevard
circulaire en lien avec les équipements aux alentours
et les stations de transports*



**Exemple de réaménagement des accès au Centre
commercial Belle Epine, Thiais : allée aménagée
à travers le parking, bancs, arbres... donnant également
accès aux stations de bus de environs**

Rue Louise Michel

Cette rue assure le lien entre le centre commercial Rosny 2 et le centre ville. Elle a un statut ambigu, car elle est jalonnée comme un passage vers l'autoroute. Elle ne possède pas de trottoirs à l'arrivée sur le centre commercial.



Jonction actuelle entre la rue Louis Michel et rue Léon Blum le long de Rosny 2

La Commune de Rosny a indiqué l'intention d'y créer une Zone de Rencontre, en lien avec l'aménagement du quartier du Grand Pré. Il faudra donc revoir l'intégralité de son fonctionnement pour favoriser l'apaisement du trafic et non pas le transit.

- Rue Louis Michel, axe vers le centre ville à requalifier en ZR
- Y intégrer un jalonnement vers la station du RER E et du futur Métro 11.

Rue Conrad Adenauer

Cette rue est essentielle pour relier le centre de Rosny et constitue un axe à réaménager. Il dispose de chicanes au droit du collège car il y a du transit.

- Hypothèse 1 : l'intégrer à la future Zone de Rencontre du secteur Grand Pré, en la réaménageant
- Hypothèse 2 : restreindre l'accès (riverains, bus vélos), sir le procipe déjà appliqué rue de Mailly près de la gare (cf photo page 11- renuméroter)

Passages le long du cinéma UGC et souterrain

Ces axes font l'objet de requalifications de la part de la commune de Rosny. Il sera important d'y ajouter le passage arrière entre le cinéma et la voie ferrée, car elle servira naturellement de raccourci.



Passage entre le cinéma UGC et la future mosquée, à requalifier

Les voies principales

L'avenue du général de Gaulle (RN 186), le Boulevard Alsace Lorraine (RD 116), le boulevard Gabriel Péri (RN 302), sont autant de voies dont la charge de trafic est pressante et dissuasive pour la marche et le vélo. Toutes sont à requalifier, leur espace est à re-partager en faveur des modes actifs.

4.6.3 Les carrefours à traiter

Carrefour Avenue du Général de Gaulle (N86) / Boulevard Gabriel Péri (N 302)

Ce carrefour fait partie des points de passage obligés pour relier le centre de Rosny. Il est à repenser pour les modes actifs.

Carrefour Boulevard Gabriel Péri (N 302) / Rond Point de l'Europe et au droit du passage sous l'A86

Ces secteurs sont envahis pas la circulation automobile, bruyants et laissent peu de place aux modes actifs. Or ce sont des passages obligés, mêmes s'ils fonctionnent comme en fonction de l'échangeur routier. Il convient de faire une vraie place aux piétons, PMR, cyclistes :

- trottoirs plus larges,
- pistes cyclables,
- traversées sécurisées...

Carrefour Avenue de Brément (RD 116) / Avenue de Rosny (Avenue Général de Gaulle (RN 186)

Carrefour trop routier, à repenser pour l'ensemble des modes actifs

Carrefour Bd Gabriel Péri (RN 302) / rue Jean Mermoz / rue Philibert Hoffmann

Ce carrefour donne accès à la station à partir de la voirie principale et le centre de Rosny. Sa traversée est longue et inconfortable. Il nécessite des aménagements de confort et de sécurité, en particulier une nouvelle traversée du boulevard en tête du pont vers les voies ferrées.

4.6.4 Les voies à créer

Une nouvelle passerelle franchissant l'A86

Ce franchissement est envisagé par la Ville ; il fait partie des propositions de l'étude Seura.

Un nouveau passage inférieur sous les voies ferrées

Au nord de la gare actuelle, la création d'un nouveau passage est nécessaire afin d'assurer une véritable perméabilité entre le centre commercial, la Cité, et la Zone d'activités Montgolfier. Il va de soi que ce passage devra être accessible au PMR.

Créer un raccourci entre la station et la Cité Bois Perrier

Coté Cité Bois Perrier, la voirie vient d'être refaite mais il n'y a pas de véritable parvis. La trame est biaisée, ce qui ne cadre pas avec la trame des espaces publics de la cité.

Il est physiquement possible (pas de démolition) de créer un passage à travers la parcelle de l'école Felix Eboué, pour relier directement la station à la rue Jacques Offenbach. Cela permettrait de ré-axer l'espace public devant la gare du RER E. (voir photos page 12 (revoir numérotation)

La Cité Bois Perrier

Ne fait pas l'objet de projets de rénovation à notre connaissance. Pourtant, sa voirie interne, complexe et imbriquée, nécessite une clarification.

- Un itinéraire direct est à trouver ou à créer pour rendre le lien avec la station plus direct, donc plus court.
- Un jalonnement vers la station sera à prévoir dans tous les cas.



Station Rosny-Bois-Perrier - Préconisations prioritaires

© IAU idF / mai 2012

- Station du métro 11 en projet
- Limites communales
- Périmètre de 700m
- Voie principale à aménager
- A aménager en priorité
- Principe de liaison à créer et à aménager
- Carrefour à traiter
- Réaménagement de l'espace public
- Continuité cyclable sur voirie secondaire
- 🚲 Stationnement vélo à implanter
- ◻ Pôle générateur de flux
- Emprise
- ★ Entrée

Conclusions

Le tissu urbain traversé par le projet de prolongement de la Ligne 11 est globalement perméable pour les modes actifs, mais il présente des situations de réel inconfort et des coupures urbaines importantes.

Les projets communaux d'aménagement d'espaces publics sont assez nombreux : zones 30, zones de rencontre, quelques aménagements cyclables ; toutefois, on constate peu de coordination et de priorisation dans les actions envisagées. Ces dynamiques seront à renforcer, à compléter et à infléchir pour mieux prendre en compte l'arrivée du métro. La Communauté d'Agglomération Est Ensemble, dont les compétences se renforcent progressivement, verra son rôle augmenter pour accompagner les communes dans ce dispositif.

Les propositions faites dans ce rapport visent deux orientations :

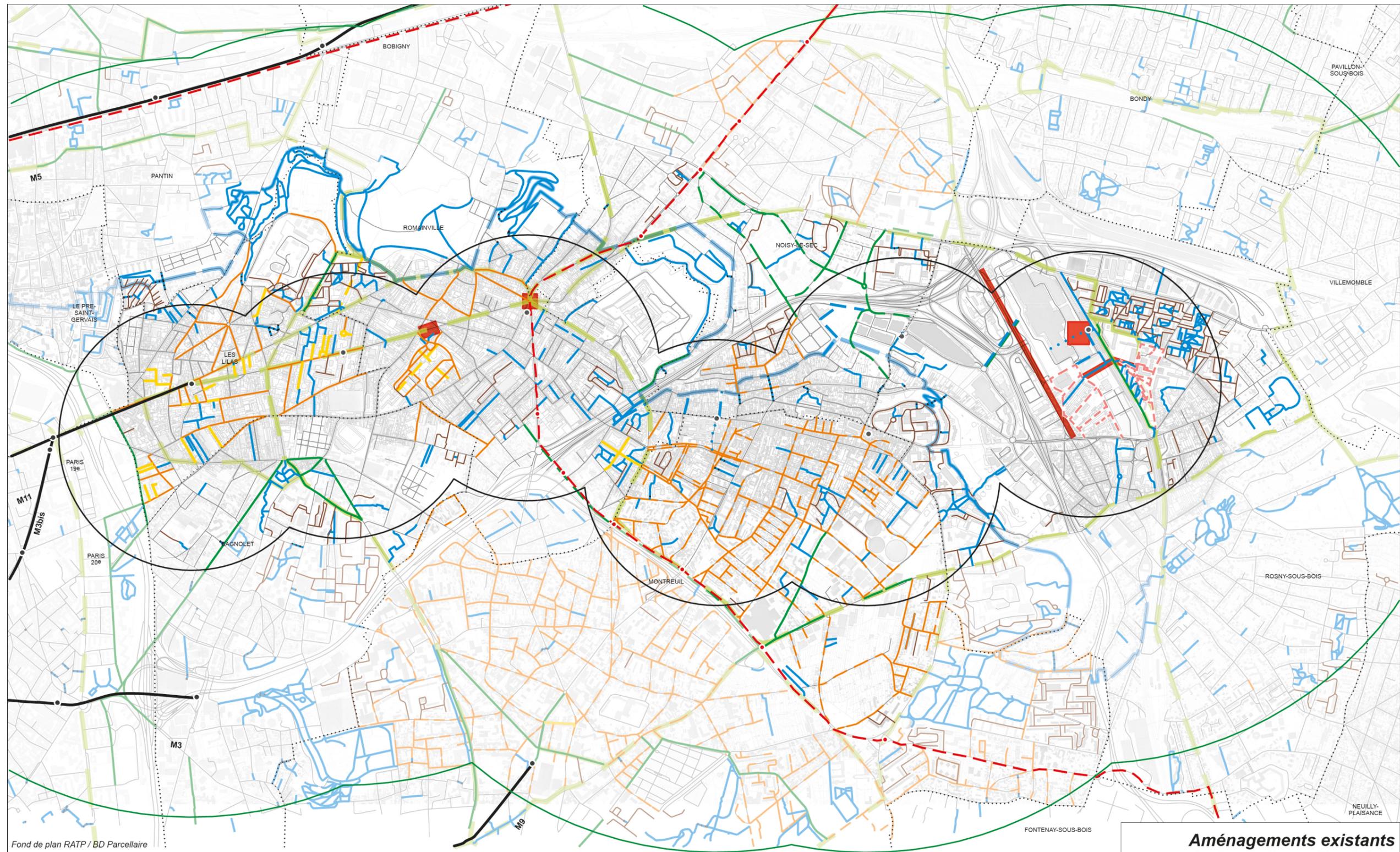
- Rendre l'ensemble du territoire marchable et cyclable,
- Agir spécifiquement au droit de chaque station et sur son périmètre de rabattement, avec des mesures ciblées pour améliorer la place des piétons, des personnes à mobilité réduite et des cyclistes, et pour faciliter le stationnement des vélos aux stations.

Ces propositions sont par essence simples et pragmatiques. Elles ne sont pas exhaustives, mais forment une sélection d'actions prioritaires à mener pour préparer l'arrivée du métro. Elles devraient ainsi permettre aux collectivités de réaliser l'essentiel des aménagements nécessaires de manière progressive dans le temps.

L'ensemble des préconisations auront à être précisées bien entendu par des études techniques de détail, en lien avec les services des collectivités et avec l'avancement du projet de la RATP, ainsi qu'en lien avec les travaux du Tramway T1 pilotés par le Conseil Général de la Seine Saint Denis.

Annexes

Carte générale des aménagements existants et des projets des collectivités
Boite à outils : réglementation et aménagements



Fond de plan RATP / BD Parcellaire

- Prolongement du métro 11**
- Métro 11 en projet
 - Tronçon en viaduc
 - Périètre de 700m
 - Périètre de 2km

- Ligne de tramway en projet
- Limites communales
- Zone d'étude

- Aménagements existants**
- Chemin et sente
 - Raccourci privé ouvert au public
 - Piste, bande ou voie bus ouverte
 - Escalier

- Aire piétonne
- Zone 30 et rue limitée à 30 km/h
- Voie publique fermée à la circulation générale et voie interne de cité

- Aménagements projetés**
- Chemin et sente
 - Piste, bande ou voie bus ouverte
 - PR Corniche des Forts
 - SDIC

- Aire piétonne
- Zone de rencontre
- Zone 30 et rues limitées à 30km/h
- Requalification d'espace public

Aménagements existants et projetés par les collectivités

© IAU îdF - août 2012



Boite à outils

Ensemble avec de nombreuses autres sources de documentations, dont en premier lieu celles du CERTU, cette boîte à outils pourra servir de référence et d'inspiration pour les collectivités locales.

Elle se base sur trois principes fondamentaux :

- **L'apaisement de la circulation automobile** permettra la mixité des usages, la sécurité de tous, des aménagements de voirie peu consommateurs d'espace et apportera plus de fluidité. La technique des zones 30, en particulier, sera fortement recommandée. En effet, elle clarifie les responsabilités de chacun, elle donne une bonne légitimité aux cyclistes à être sur la chaussée et autorise leur circulation à double sens sans aménagements ; c'est un instrument parfait de mixité.
- **L'aménagement des espaces dédiés pour les piétons, les PMR et les cyclistes** améliorera leur confort et leur sécurité dans l'espace public, incitera à la pratique des modes actifs et facilitera le rabattement aux stations de transport public.
- **Le respect des normes, en particulier PMR** garantira un accès à tous (piétons, cyclistes) aux équipements, aux commerces, aux activités, et facilitera le rabattement sur les stations.

Elle se compose de deux parties : réglementation et catalogue des aménagements

BOITE A OUTILS : REGLEMENTATION

L'aire piétonne

- Zone affectée à la circulation des piétons (temporaire ou permanente)
- Les piétons sont prioritaires sur tous les véhicules
- Les véhicules nécessaires à la desserte interne de la zone sont autorisés à circuler à l'allure du pas (environ 7 km/h maxi)
- Les cyclistes y sont admis, sans gêner les piétons
- Le stationnement des véhicules est considéré comme gênant (donc pas de possibilité / interdiction de stationnement)
- Entrées et sorties de la zone signalisées (B54 et B55) et complétés éventuellement et uniquement du panneau indiquant la période d'application du statut d'aire piétonne ou la règle de circulation propre.



Circulation des piétons prioritaire



Signalisation de fin d'aire piétonne, Paris

BOITE A OUTILS : REGLEMENTATION

L'aire piétonne

Avantages

- Réponse dédiée aux piétons quand la pratique de la vie locale est fortement développée
- Réponse pour des manifestations récurrentes (marché), ponctuelles (festival) ou saisonnières (ville touristique en période estivale)



IAU

Aire piétonne dans une rue animée, rue Montorgueil Paris

Lieux concernés ou privilégiés

- Rue commerçante
- Rue de quartier ancien ou d'hyper-centre
- Place ou grand parvis



Aire piétonne, Les Lilas

Accessibilités Ligne 11 – 13/10/11

7

BOITE A OUTILS : REGLEMENTATION

La zone de rencontre

- Cohabitation de l'ensemble des modes de déplacement
- Vitesse des véhicules limitée à 20 km/h
- Les piétons sont prioritaires (sauf transport guidé type tramway) et peuvent circuler sur la chaussée s'il ne font pas obstacle aux autres véhicules
- Circulation à double sens des cyclistes
- Aménagement de la zone en cohérence avec la limitation de vitesse
- Stationnement organisé (possible sur des emplacements aménagés à cet effet)
- Entrées et sorties de la zone signalisées (B52 et B53)



Signalisation de la zone de rencontre, Fribourg



Délimitation du stationnement au sol, Fribourg



IAU

Accessibilités Ligne 11 – 13/10/11

8

BOITE A OUTILS : REGLEMENTATION

La zone de rencontre

Avantages

- Favorise la vie locale en donnant la priorité aux piétons et en partageant l'espace avec tous les usagers
 - Faible différentiel de vitesse qui facilite la cohabitation
 - Réponse possible pour l'accessibilité aux PMR dans les rues étroites
- Rue étroite (trottoirs de faibles largeurs) ou quartier historique
 - Place centrale ou de quartier
 - Parvis de gare ou lieu d'échanges favorisant l'intermodalité
 - Rue résidentielle où les enfants puissent se divertir (lotissement)
 - Rue commerçante ou lieu de conflits (fin d'aire piétonne)



Zone de rencontre en centre-ville, Hollande



Zone de rencontre en zone résidentielle, Fribourg



BOITE A OUTILS : REGLEMENTATION

La zone 30

- Vitesse des véhicules limitée à 30 km/h
- Règles de priorité identique à celle des axes à 50 km/h
- Circulation à double sens des cyclistes
- Aménagements en cohérence avec la limitation de vitesse au entrées/sorties et à l'intérieur de la zone
- Entrées et sorties de la zone signalisées (B30 et B51)



Entrée de zone 30 : signalisation et ralentisseur, Bâle



Mise à niveau de la voirie et des trottoirs

« Entre limitation à 50 et à 30, c'est un risque de mortalité piétons qui passe de 85% à 10% pour une vitesse moyenne qui baisse juste de 18,9 km/h à 17,3 km/h »



BOITE A OUTILS : REGLEMENTATION

La zone 30

Avantages

- Équilibre entre la fonction de circulation (trafic à écouler) et l'expression de la vie locale
- Aménagements légers, simples et faciles à généraliser
(la chaussée et les trottoirs se distinguent toujours)



Zone 30 en centre-ville, Bâle

Lieux concernés ou privilégiés

- Quartier résidentiel
- Rue commerçante
- Rue avec une forte présence de piétons (proximité d'équipements recevant du public : écoles, gymnase etc.)
- Section d'axe de transit en centre ville



Zone 30 en quartier résidentiel, Allemagne



BOITE A OUTILS : REGLEMENTATION

Le décret du 30 juillet 2008 : vers un code de la rue

- Introduction du principe de prudence dans l'article R. 412-6 du code de la route : « *le conducteur doit, à tout moment, adopter un comportement prudent et respectueux envers les autres usagers des voies ouvertes à la circulation. Il doit notamment faire preuve d'une prudence accrue à l'égard des usagers les plus vulnérables.* »
- Généralisation du double-sens cyclable en zone 30 ou en zone de rencontre



Signalisation du double sens cyclable, Paris



BOITE A OUTILS : CATALOGUE DES AMENAGEMENTS

➤ Continuité des cheminements piétons : largeur minimale 1,40m



trottoir large, rue Etienne Marcel, Les Lilas



passage aménagé pour les piétons, Romainville

- Pour assurer la continuité des cheminements piétons et PMR, la **largeur minimale** requise est de **1,40m libre de tout obstacle** (mobilier urbain, terrasses, arbres, stationnement gênant, etc.)



rue du Président Wilson, Les Lilas



Accessibilités Ligne 11 – 13/10/11

14

BOITE A OUTILS : CATALOGUE DES AMENAGEMENTS

➤ Sécurisation des traversées de chaussée



Plateau dégagé avec feux, Romainville



Traversée sécurisée par refuge central, Brest

- **Avancée de trottoir** (« oreille »), **continuité de niveau**
- **Réduction du nombre ou de la largeur des voies à traverser**
- **Refuge central**
- **Suppression du masque de visibilité** (stationnement, mobilier urbain mal positionné, végétation « débordante »)



Trottoir traversant, Bâle



Accessibilités Ligne 11 – 13/10/11

15

BOITE A OUTILS : CATALOGUE DES AMENAGEMENTS

➤ Accessibilité PMR



Passage aux normes PMR, trottoirs abaissés, bande podotactile, Romainville



Passage surélevé pour l'accès au Lycée Liberté, Romainville



La mise aux **normes PMR** requiert :

- **Abaissements de trottoirs**
(ressauts 2cm max)
- **Présence de bandes podotactiles**
- **Mobilier urbain conformes**



Continuité de niveau, double fonction de la bande cyclable sur trottoir mixte, Fribourg

Accessibilités Ligne 11 – 13/10/11

16

BOITE A OUTILS : CATALOGUE DES AMENAGEMENTS

➤ Continuité des aménagements cyclables



Couloir de bus ouvert aux cyclistes Paris



Piste dédiée protégée le long de l'autoroute, Karlsruhe



Pour rendre les trajets à vélos sûrs et confortables, utiliser tout le dispositif technique de l'aménagement de voirie :

- zone de rencontre,
- zone 30 et double-sens cyclable
- itinéraires cyclables dédiés (pistes, bandes) ou partagés (chaucidou, couloirs bus)
- Aménagements des traversées de chaussées et de carrefours



Réduction de la largeur des voies voitures et insertion d'une bande cyclable, Karlsruhe

Accessibilités Ligne 11 – 13/10/11

17

BOITE A OUTILS : CATALOGUE DES AMENAGEMENTS

➤ Continuité des aménagements cyclables



Recalibrage à 2*1 voie et insertion d'une piste bidirectionnelle, Valenton



Double sens cyclable axe à 5000 véhicules/jour, Les Mureaux



Signalisation au sol avec sas de tourne à gauche, Fribourg



Marquage contrasté de la bande cyclable, Bâle



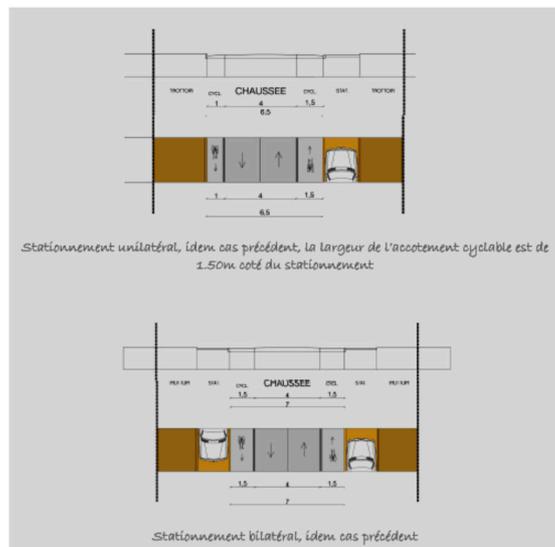
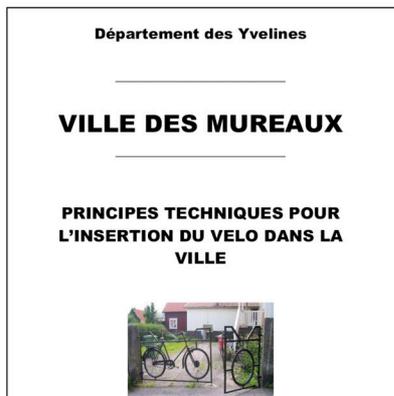
Accessibilités Ligne 11 – 13/10/11

18

BOITE A OUTILS : CATALOGUE DES AMENAGEMENTS

➤ Continuité des aménagements cyclables

Besoin de principes communs et cohérents sur un même territoire



Chaucidou : principe de partage des voies étroites, Les Mureaux



Accessibilités Ligne 11 – 13/10/11

19

BOITE A OUTILS : CATALOGUE DES AMENAGEMENTS

➤ Franchissement des coupures urbaines



Continuité des aménagements piétons-vélos dans un environnement d'échangeur routier, Bâle



Passerelle pour piétons et cyclistes, Karlsruhe

- Multiplication des traversées de chaussées
- Continuité des aménagements
- Création de raccourcis piétons
- Aménagement d'infrastructures dédiées type passerelle, passage inférieur, dalle de couverture



Dalle traversante sur le périphérique, Paris-Les Lilas



Accessibilités Ligne 11 – 13/10/11

20

BOITE A OUTILS : CATALOGUE DES AMENAGEMENTS

➤ Jalonnement vélo



Jalonnement directionnel sur RD, Kremlin-Bicêtre



Signalisation au sol sur trottoir + contraste de matériaux, Stockholm

- Signalisation au sol
- Jalonnement des itinéraires : aux carrefours importants (directions et distances)
- Jalonnement de proximité



Signalisation d'étape, Coulée verte du sud parisien



Jalonnement : direction, distance et itinéraire, banlieue de Brême



Accessibilités Ligne 11 – 13/10/11

21

BOITE A OUTILS : CATALOGUE DES AMENAGEMENTS

➤ Stationnement vélo

- Schéma directeur (SDSV) du Stif :
 - dans un rayon max de 70 m du bâtiment voyageurs de la station
 - Pour le métro, 20 à 40 places (soit 10 arceaux) en libre accès
 - Option de consigne collective via un abonnement payant sur le pass Navigo
- Principe général : des emplacements au plus près des lieux d'habitat et de travail



Abris vélo en sortie de station



Expérimentation « Vélobox », Paris



Consigne collective, Montreuil

