



POLE CITOYENS SUR LA MOBILITE DURABLE

11 février 2009

1^{ère} partie

L'enjeu :
Faciliter les déplacements, en réduisant la part de la voiture

Repartir de l'habitant-piéton

Les principes de base de la mobilité durable:

- 1- repartir de l'habitant piéton
- 2- sortir d'une démarche exclusive et conflictuelle : **ou** en voiture **ou** en transports en commun
- 3- inverser les priorités pour appliquer une démarche plus consensuelle : d'abord les piétons et les cyclistes, puis les transports en commun, sans oublier la voiture particulière, toujours en concertation avec les habitants



■ Sortir d'une **démarche exclusive** et conflictuelle :

- **OU** en voiture,
- **OU** en transports en commun.

■ Pour appliquer une **démarche plus consensuelle** :

- **ET** à pied,
- **ET** à vélo,
- **ET** en transports en commun,
- **ET** en voiture,
- **AVEC** les habitants.

Mais aussi :

4- agir en amont sur l'agencement urbain pour limiter à la source les déplacements motorisés

5- arrêter d'imaginer que les transports en commun constituent la seule solution à l'excès d'automobile

6- abandonner le critère de dimensionnement pour les seuls flux routiers de pointe

**Les transports en commun oui,
mais jamais tout seuls.**

Agir sur l'agencement urbain

(proximité habitants-emplois-équipements-commerces)

pour favoriser les déplacements de courtes distances à pied et à vélo...



... rayonner autour des pôles transports



... et donc limiter à la source les déplacements motorisés.

Comparaison des deux scénarios de répartition des différents modes de déplacement

- La colonne de gauche (actuel) correspond aux chiffres de l'Enquête Globale Transport de 2001-2002 avec une hypothèse de 120 personnes pour 100 voitures (taux d'occupation de 1,2).
- Les deux autres colonnes correspondent aux 2 scénarios envisagés ; ils retiennent des taux d'occupation des voitures de 1,1 et 1,5 respectivement.

Répartition modale en Petite Couronne parisienne : 2 scénarios à 15 ans

	Actuel	Fil de l'eau	Développement durable
A pied	36,5 %	30 %	40 %
A vélo	1 %	1 %	5 %
En transports en commun	20,4 %	20 %	22 %
Passagers voitures	6,9 %	4,3 %	10,6 %
	64,8 %	55,3 %	77,6 %
Conducteurs voitures	33,9 %	43,4 %	21,1 %
2 roues motorisés	1 %	1 %	1 %
Autres	0,3 %	0,3 %	0,3 %
	35,2 %	44,7 %	22,4 %

conception : ytg/lc - 10 juin 2008
source : Enquête Globale de Transport 2001-2002 - PDU Ile de France

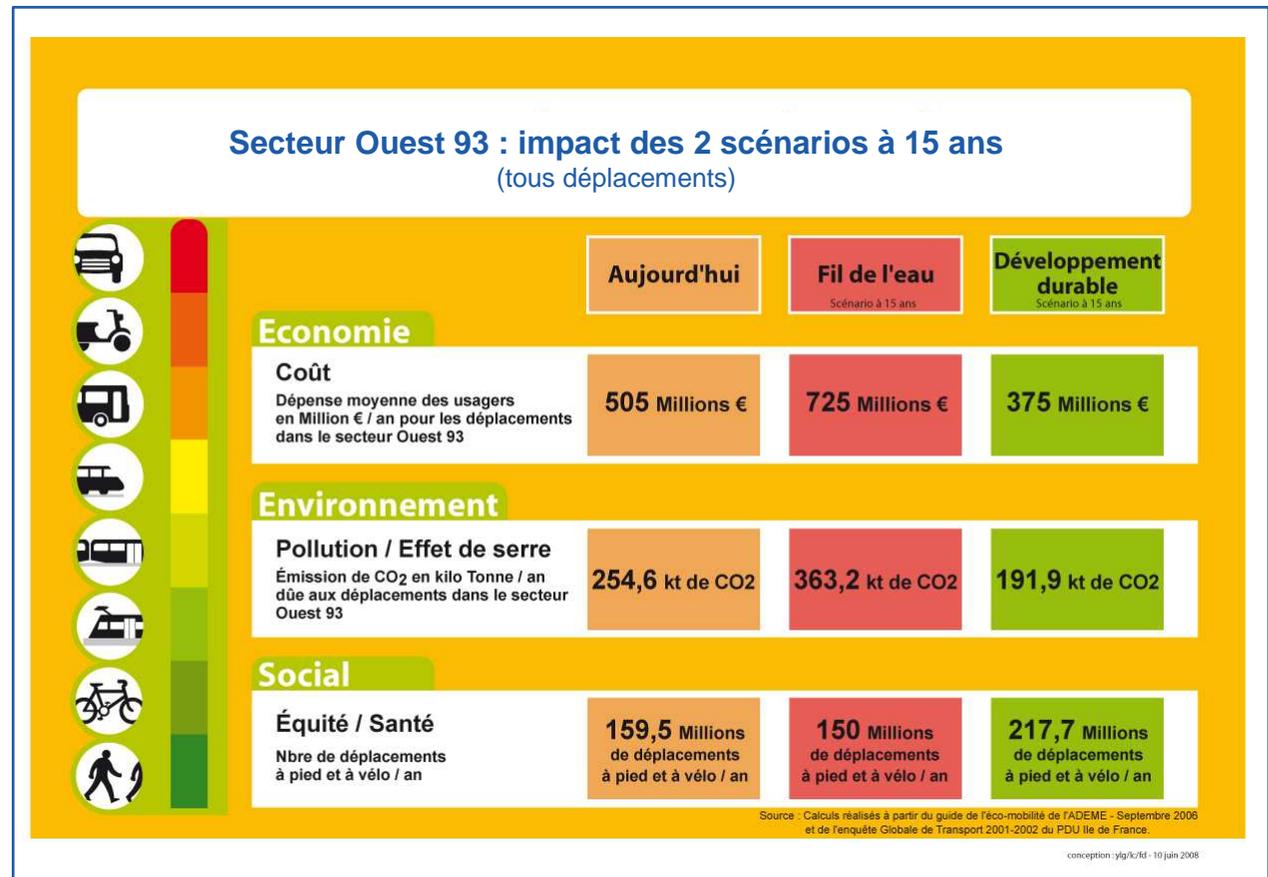
- **Scénario Fil de l'eau:** Les tendances constatées ces dernières années se poursuivent.
- **Scénario Développement durable:** La stratégie de déplacement mise en place dans les Docks et plus généralement à Saint-Ouen vise à favoriser les modes doux.

Selon les 2 scénarios, les chiffres de déplacements quotidiens par modes différents sensiblement. On s'aperçoit que dans un scénario « développement durable », on peut accueillir davantage de déplacements en diminuant le nombre de déplacements en voiture particulière, ce qui n'est pas le cas dans un scénario « fil de l'eau ».

Déplacements quotidiens dans le secteur Ouest 93

	Actuel	Scénario à 15 ans Fil de l'eau	Scénario à 15 ans Développement durable
A pied	517 388	483 750	645 000
A vélo	14 175	16 125	80 625
En transports en commun	289 170	322 500	354 750
Passagers voitures	97 807	69 338	170 925
	918 540	891 713	1 251 300
Conducteurs voitures	480 533	699 825	340 238
2 roues motorisés	14 175	16 125	16 125
Autres	4 252	4 837	4 837
	498 960	720 787	361 200
Total arrondi à :	1 400 000	1 615 000	1 615 000

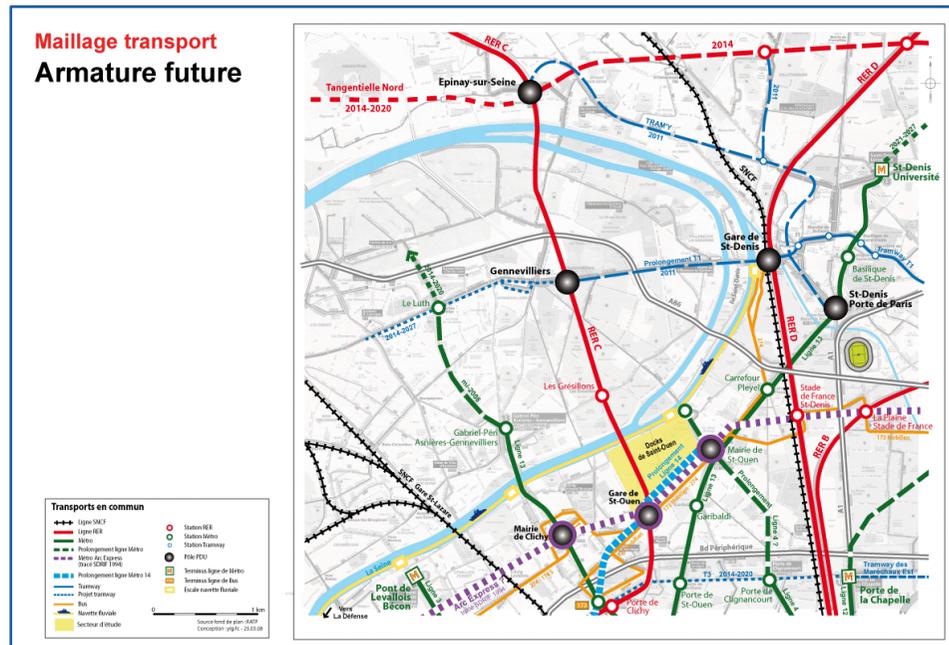
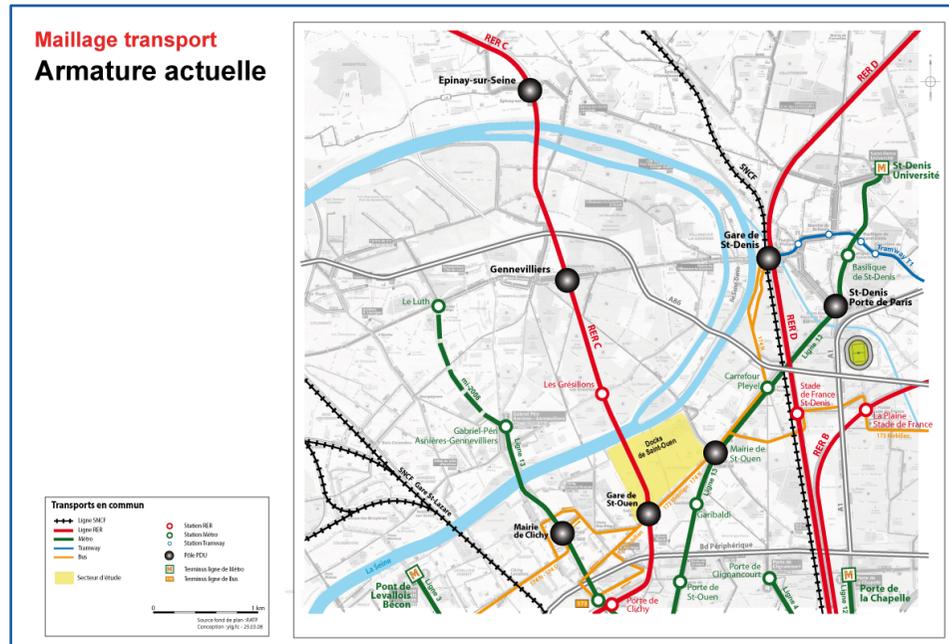
Les chiffres ci-contre fournissent des exemples d'impact des 2 scénarios en matière de développement durable. Sur 15 ans, les résultats peuvent varier presque du simple au double !



2^{ème} partie

**Constituer un maillage à pied,
à vélo, en transport, très attractif**

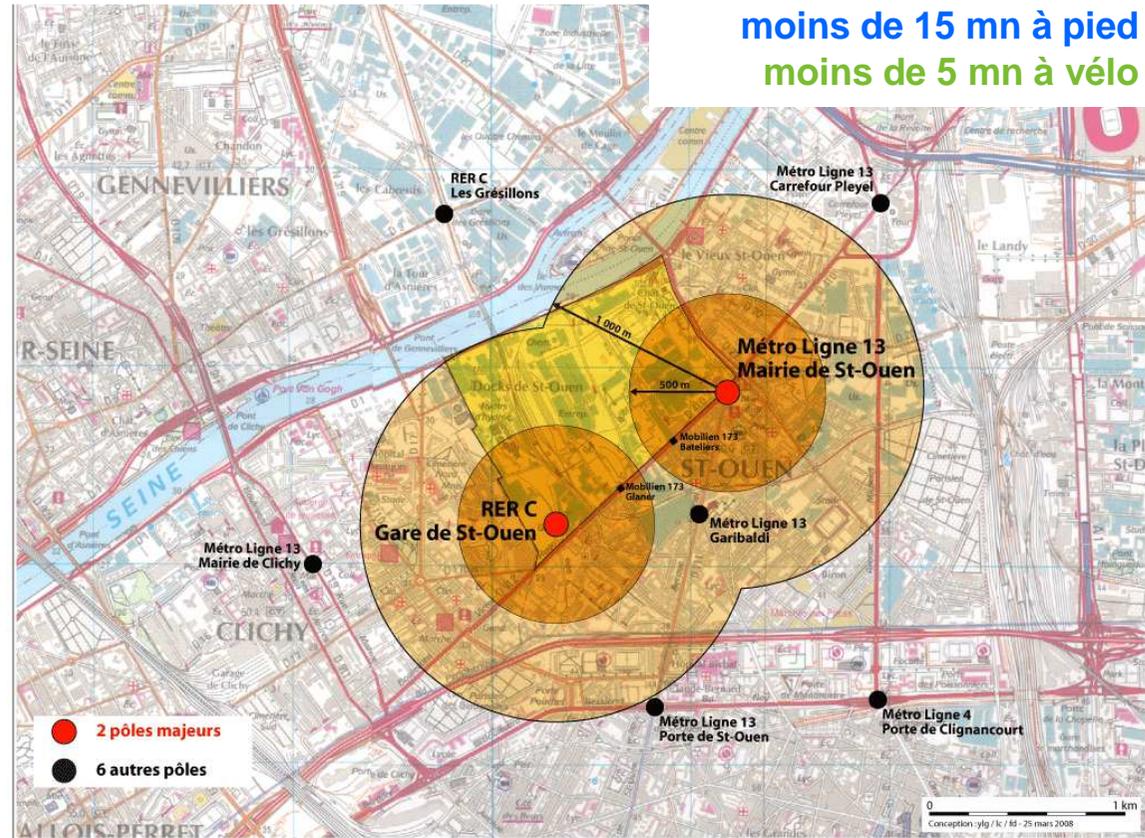
La desserte en transport du secteur des Docks va s'améliorer sensiblement.



Les 2 pôles majeurs de transport (Mairie de Saint-Ouen et Gare RER C) se renforcent, notamment avec le projet de métro ligne 14.

Tout le secteur des Docks se situe à moins de 1 km des 2 pôles majeurs de transport

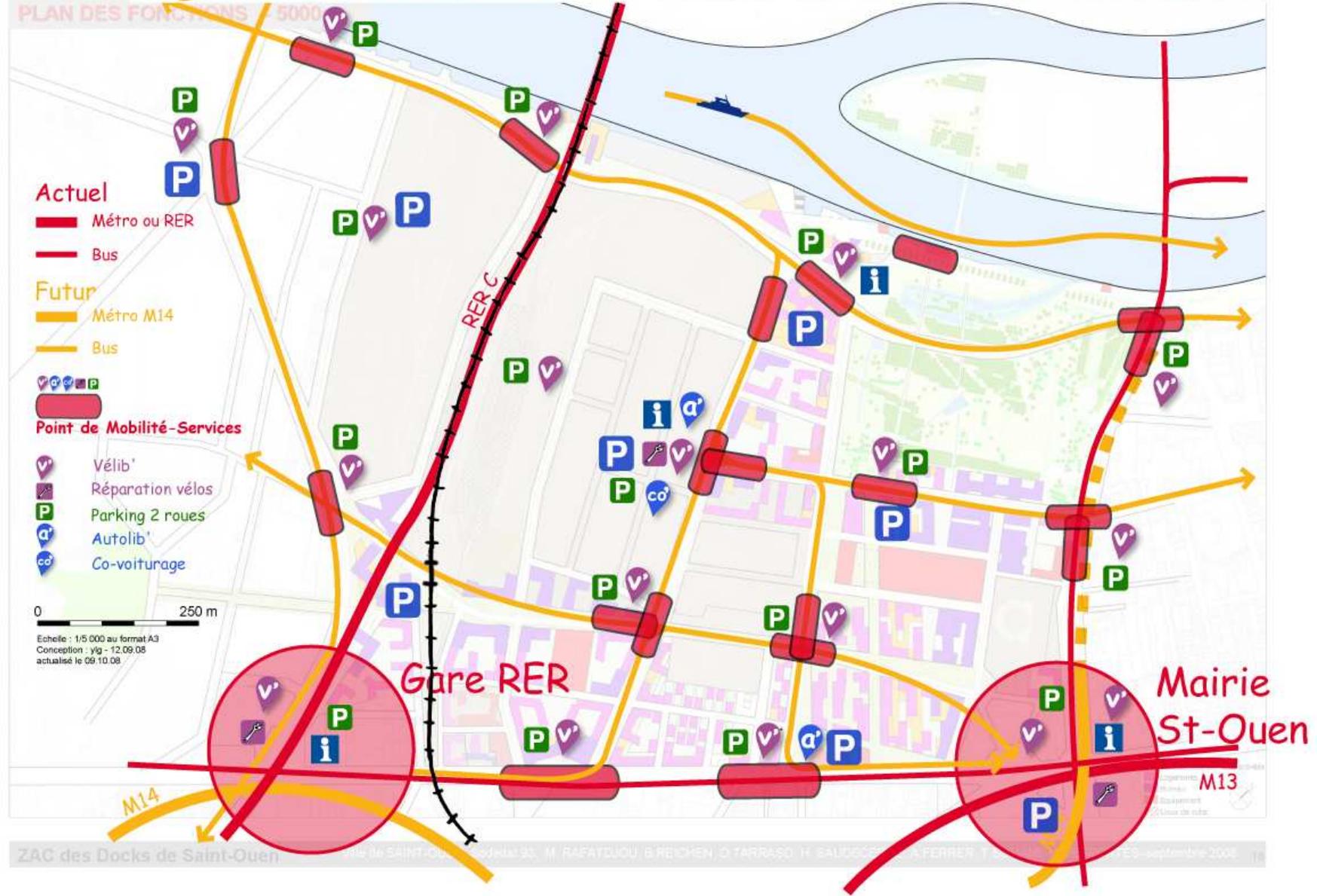
moins de 15 mn à pied
moins de 5 mn à vélo



Lignes de désir TC et Point de Mobilité-Services

Hypothèse

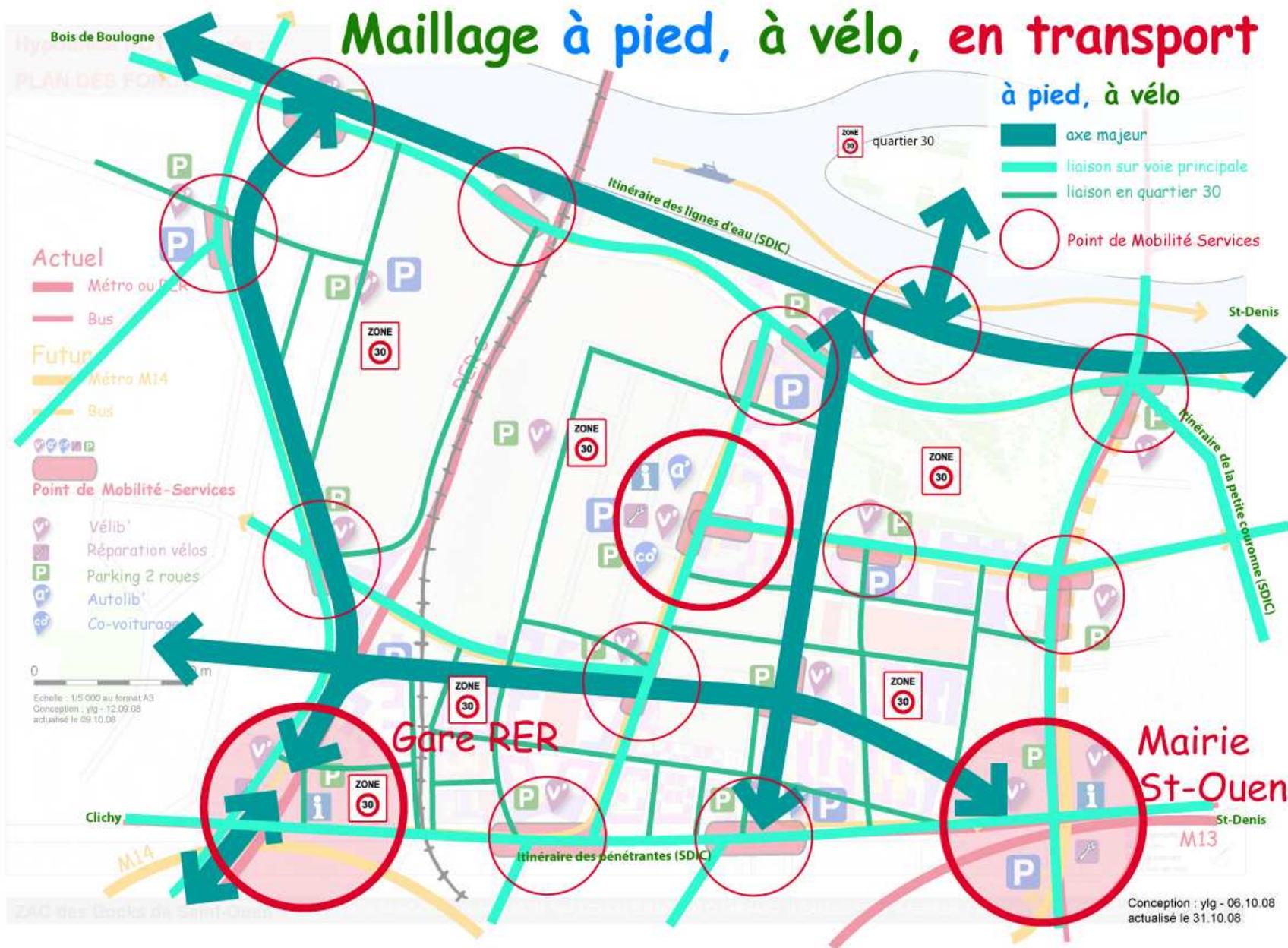
PLAN DES FORCTIONS 5000



0 250 m
 Echelle : 1/5 000 au format A3
 Conception : ylg - 12.09.08
 actualisé le 09.10.08

ZAC des Docks de Saint-Ouen ... M. RAFAYDOU & REICHEN O TARRASO H SALUCCO A FERRER T ... 09 septembre 2008

Maillage à pied, à vélo, en transport



3ème partie

Intégrer les voiries principales au système d'espace public

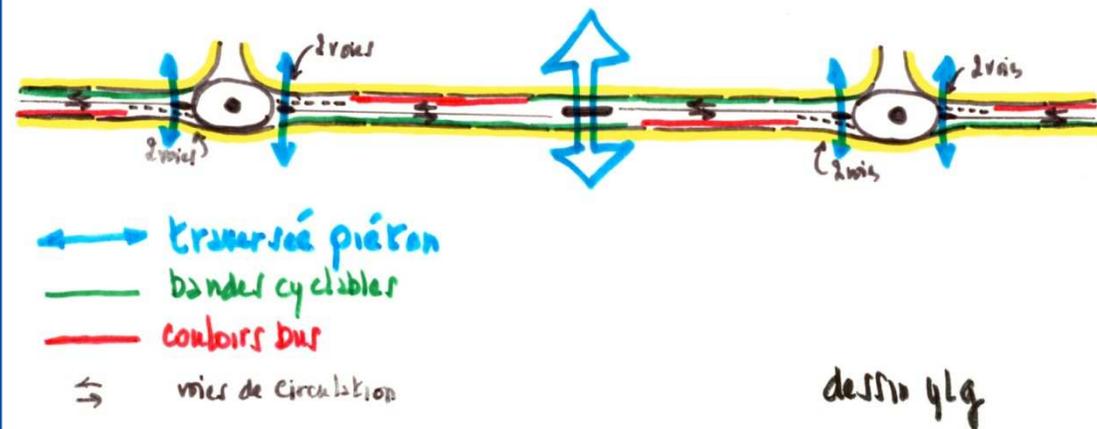
Stratégie d'axe

Principe des 4 couleurs

En application de cette charte, un code couleur doit garantir la prise en compte de tous les usagers dans l'ordre suivant :

- en bleu : les piétons,
- en vert : les cyclistes,
- en rouge : les usagers des transports en commun,
- en noir : les automobilistes.

Principe des 4 couleurs pour l'aménagement des voiries principales

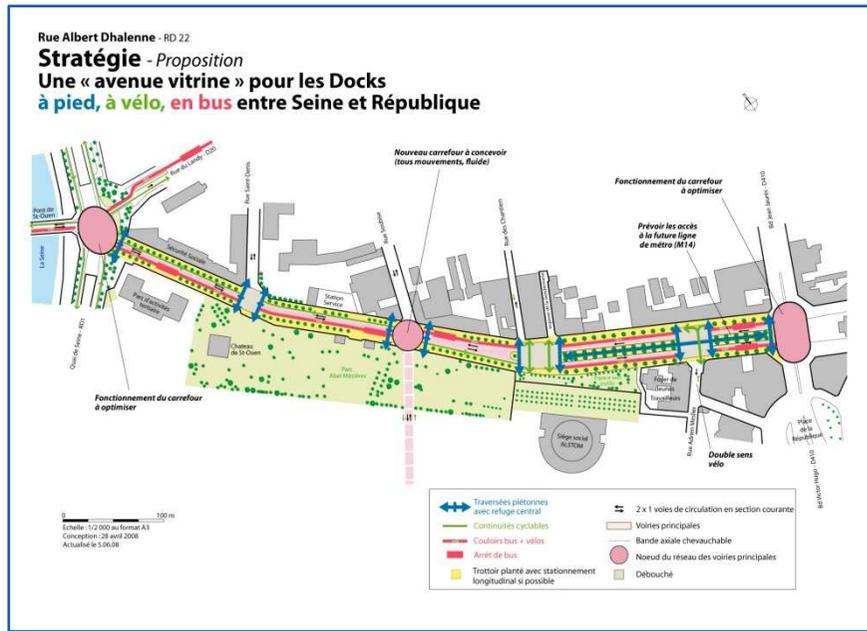
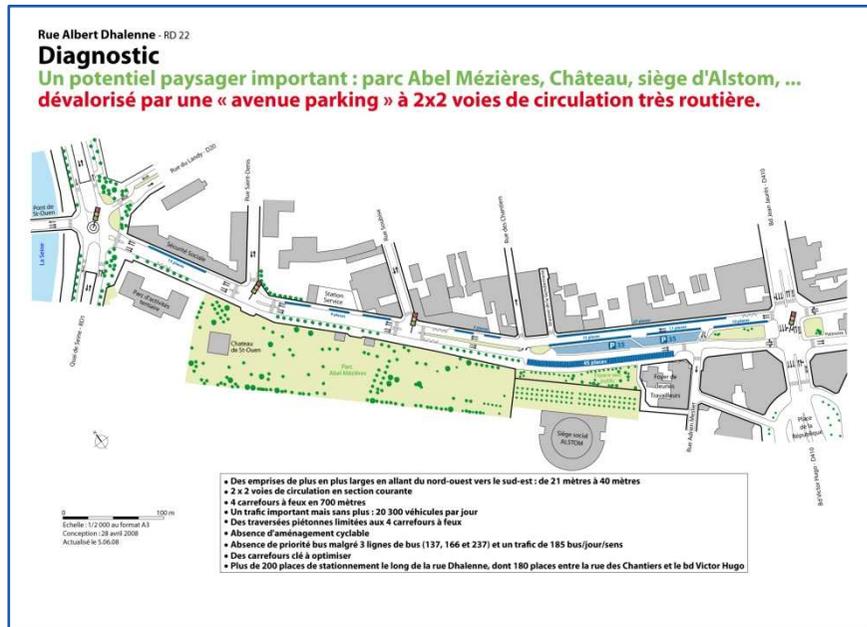


Hypothèse R Plan de circulation schématique (voiries principales)



Exemple de la rue Dhalenne

Les deux planches ci-contre résument, pour la rue Dhalenne, la démarche de stratégie d'axe à appliquer à chacun des 7 axes principaux.



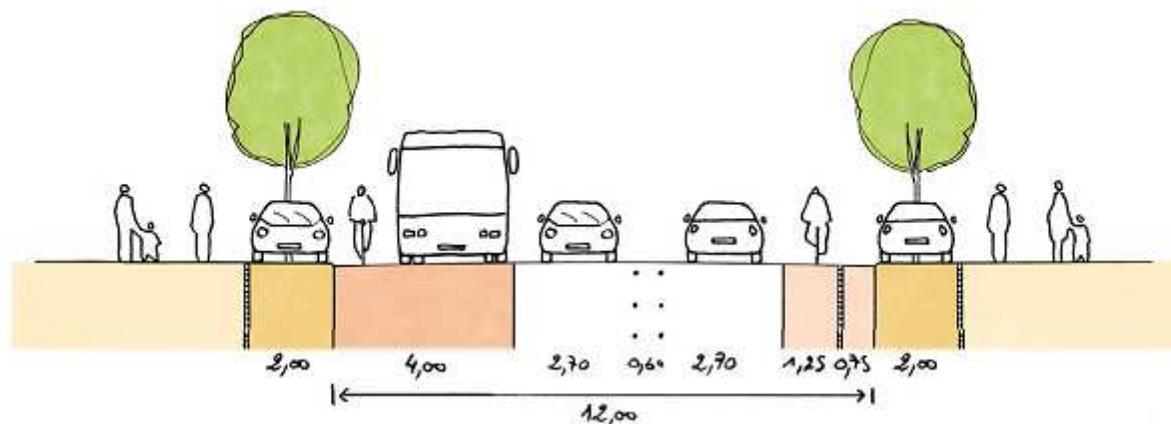
Exemple de la RD1

Objectifs de requalification de la RD1:

- Rétablir la continuité urbaine et paysagère de la ville vers la Seine
- Ré-appropriation de l'espace public (voie et berges) pour tous les usages: promenade, activités, animations
- Accueillir l'ensemble des modes de déplacement sur l'espace public (piétons, vélos, transports en commun, voitures) de manière pacifiée

Solutions proposées:

- Réduction de l'emprise de la voie
- L'aménagement d'un couloir bus
- L'aménagement d'une bande cyclable de part et d'autre de la chaussée
- L'implantation de traversée piétonne à intervalle régulier
- La modification du tracé de la RD1



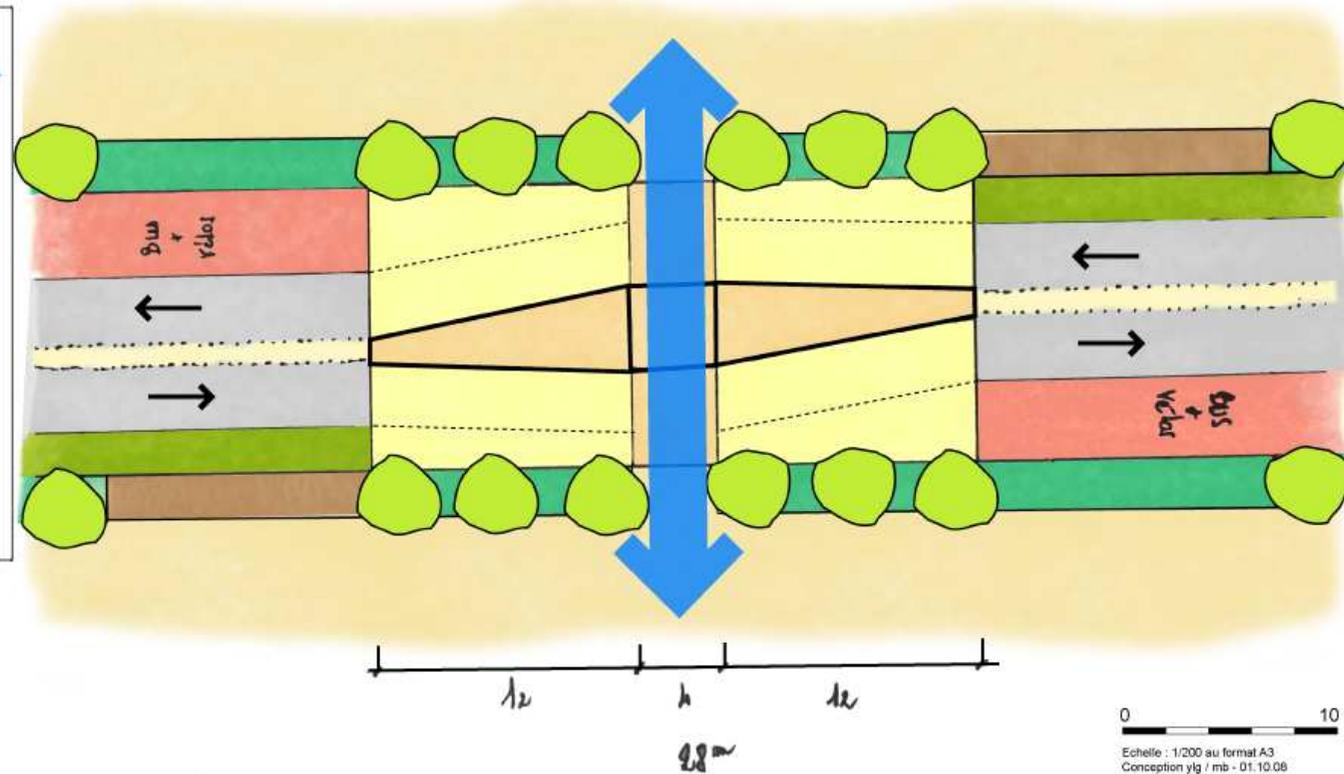
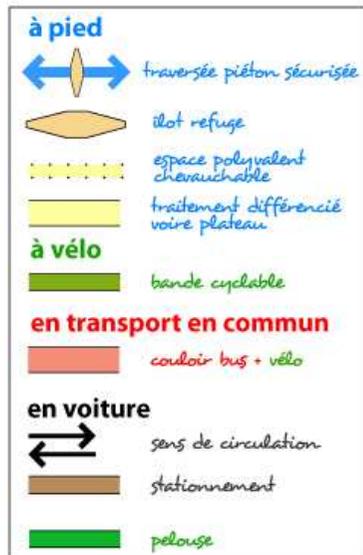
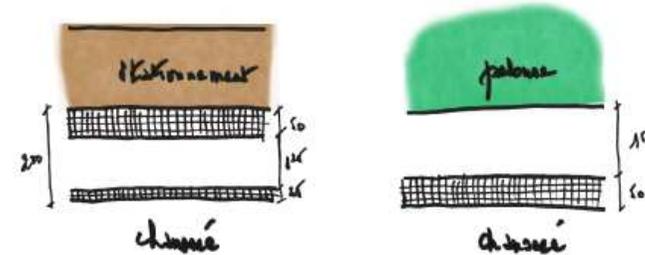
Principe d'aménagement des voies principales

La Traversée

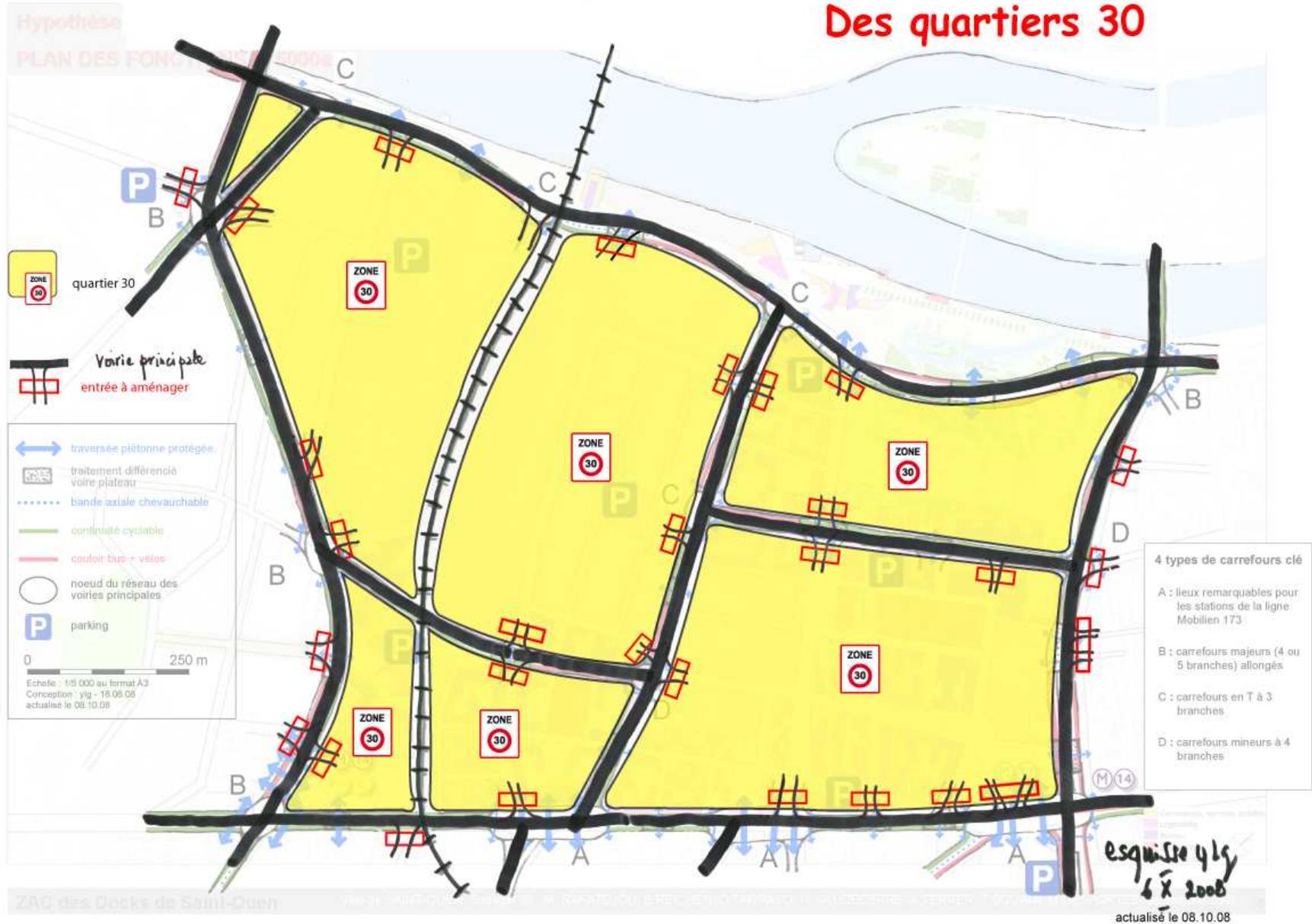
esquisse illustrée

chaussée roulable uniquement

Traitement de l'espace cyclable. 2 cas :



Des quartiers 30



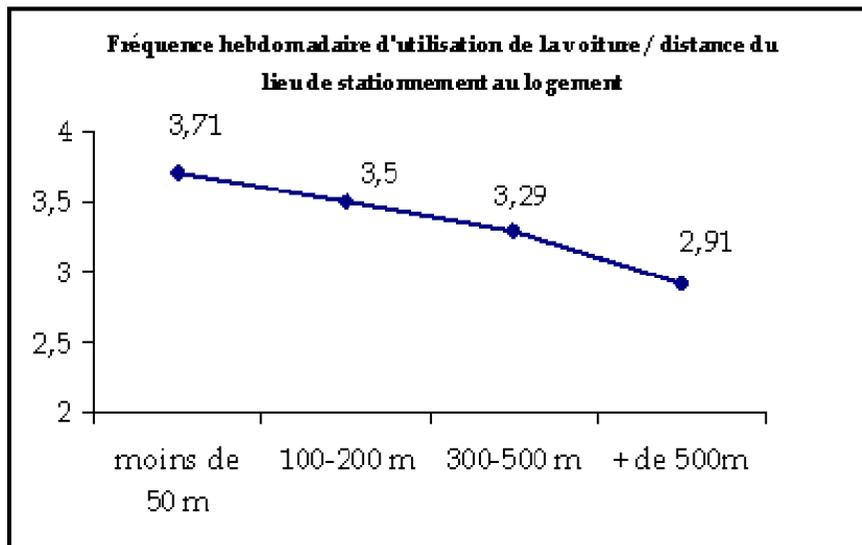
4^{ème} partie

Construire un quartier économe en stationnement

La mutualisation des places de stationnement

Définition de mutualisation:

La mutualisation consiste à améliorer le taux d'utilisation des places de stationnement en permettant qu'une place de stationnement soit dédiée à différents usages: résident, employé, visiteurs...



Objectifs de la mutualisation

-**Un gain de places:** réduire le nombre de places construites, et diminuer d'autant le prix des logements (économie d'espace et économie finale à l'acquisition)

Avec le scénario de mutualisation, 35% à 40% de places construites en moins

-**Une diminution de l'usage de la voiture:** l'éloignement relatif du parking est une incitation au moindre usage de la voiture (comme le montre le schéma ci-contre)

Les moyens de la mutualisation

Proposition de révision des normes inscrites dans le Plan Local de l'Urbanisme

- L'abaissement de la norme pour le logement de 1 à 0,7 place par logement
- Maintien de la norme actuelle pour les bureaux, c'est-à-dire: Aucune norme de stationnement pour les bureaux situé dans un rayon de 300 m autour d'une station de transport en commun et une place de stationnement pour 150 m² SHON créée, lorsque le terrain n'est pas dans le rayon de 300 m.

La construction de parkings mutualisés

- Parkings publics
- Parkings banalisés privés



Parking « cœur de ville » à Chartres

5^{ème} partie

Débat sur la RD1

Les objectifs

1. Réaliser d'un parc, de préférence d'un seul tenant, pour une ouverture fin 2013 et réaliser certains aménagements le plus tôt possibles.
2. Créer un parc répondant à l'ensemble des différents usages souhaités par les habitants à travers la concertation et permettant la gestion écologique des eaux pluviales et de leur dépollution
3. Réaliser un aménagement des berges permettant la promenade, des activités de loisirs (animations, cafés, restaurants) et des activités liées au transport fluvial (aménagement portuaire au niveau du SYCTOM)
4. Rétablir une continuité urbaine de la ville vers la Seine
5. Réduire la circulation automobile et ses nuisances par des aménagements qui réduisent la vitesse, favorisent les modes doux et sécurisent les traversées piétonnes

Les contraintes

1. La RD1 est une voirie départementale qui doit assurer une continuité de circulation intercommunale et interdépartementale. Néanmoins une part importante des déplacements constatés sur la RD1 sont d'ordre local (moins de 2 km)
2. La RD1 est support de nombreux réseaux (gaz, pipeline, assainissement) à vocation départementale et nationale. Le déplacement de ces réseaux sera nécessairement à la charge de la collectivité.
3. Ni la Ville, ni l'aménageur ne sont maître d'ouvrage de l'aménagement de la RD1. On peut proposer et négocier des aménagements avec le Conseil Général. On ne peut pas l'imposer.
4. A l'horizon 2013, le Conseil Général a programmé des crédits d'études pour la requalification de la RD1 mais pas de crédit pour les travaux.

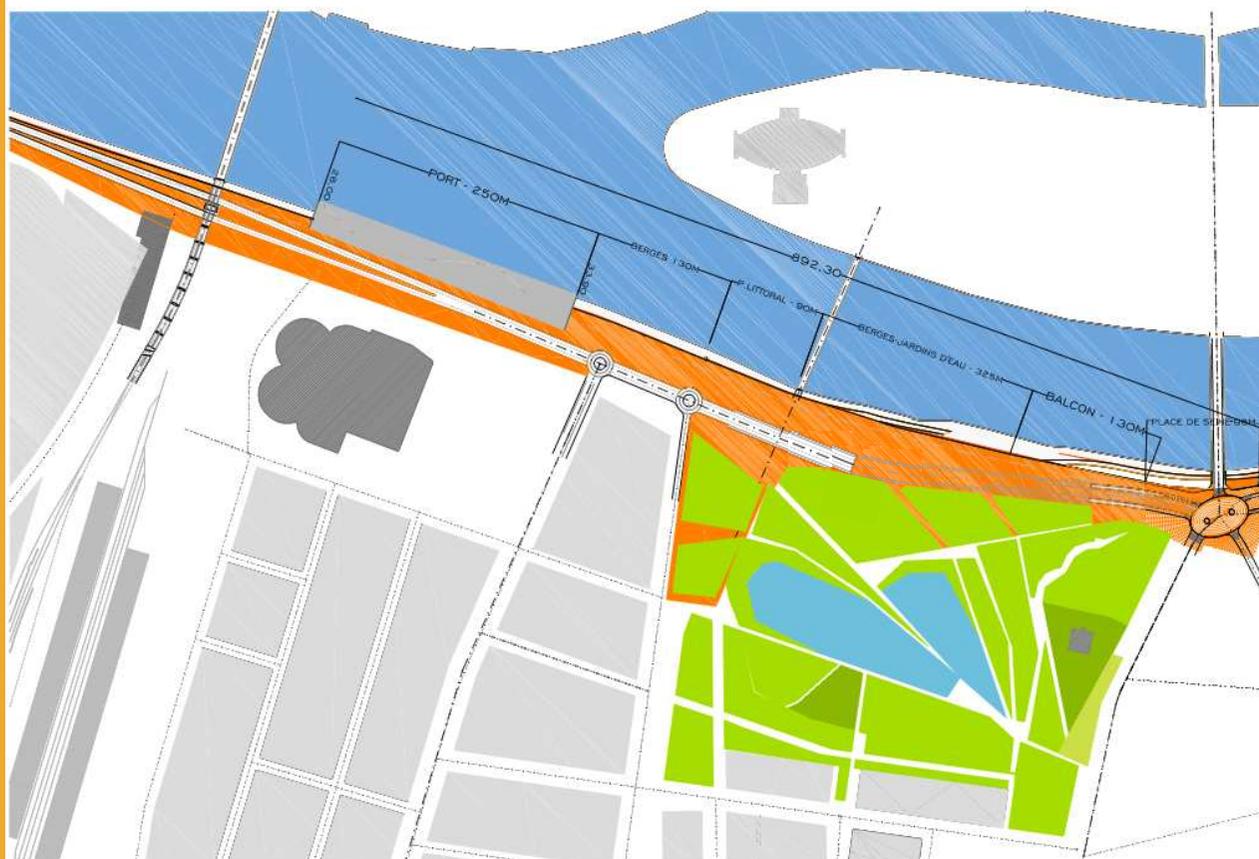
Les solutions étudiées

1. L'enterrement de la RD1

2. Le dévoiement de la RD1

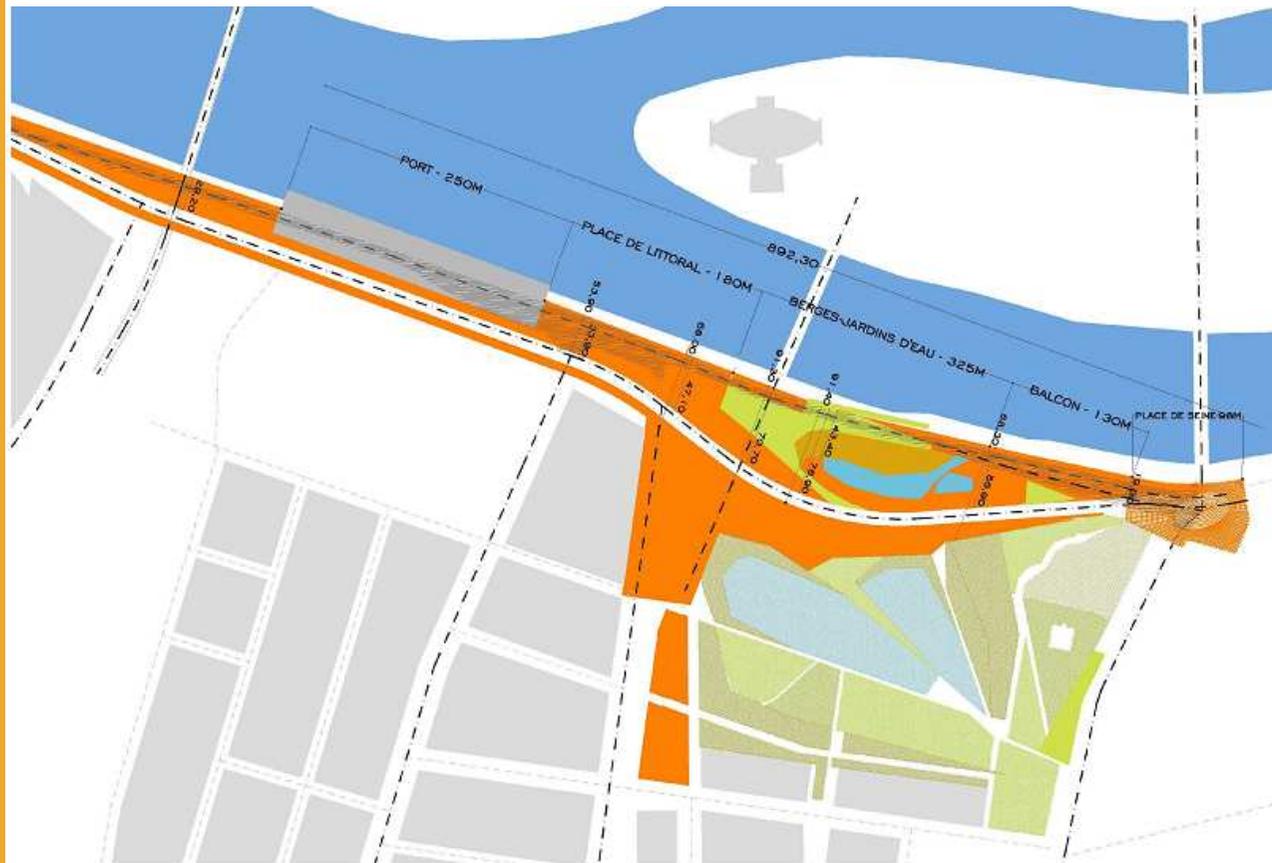
3. Le décalage de la RD1

LA RD1 ENTERREE



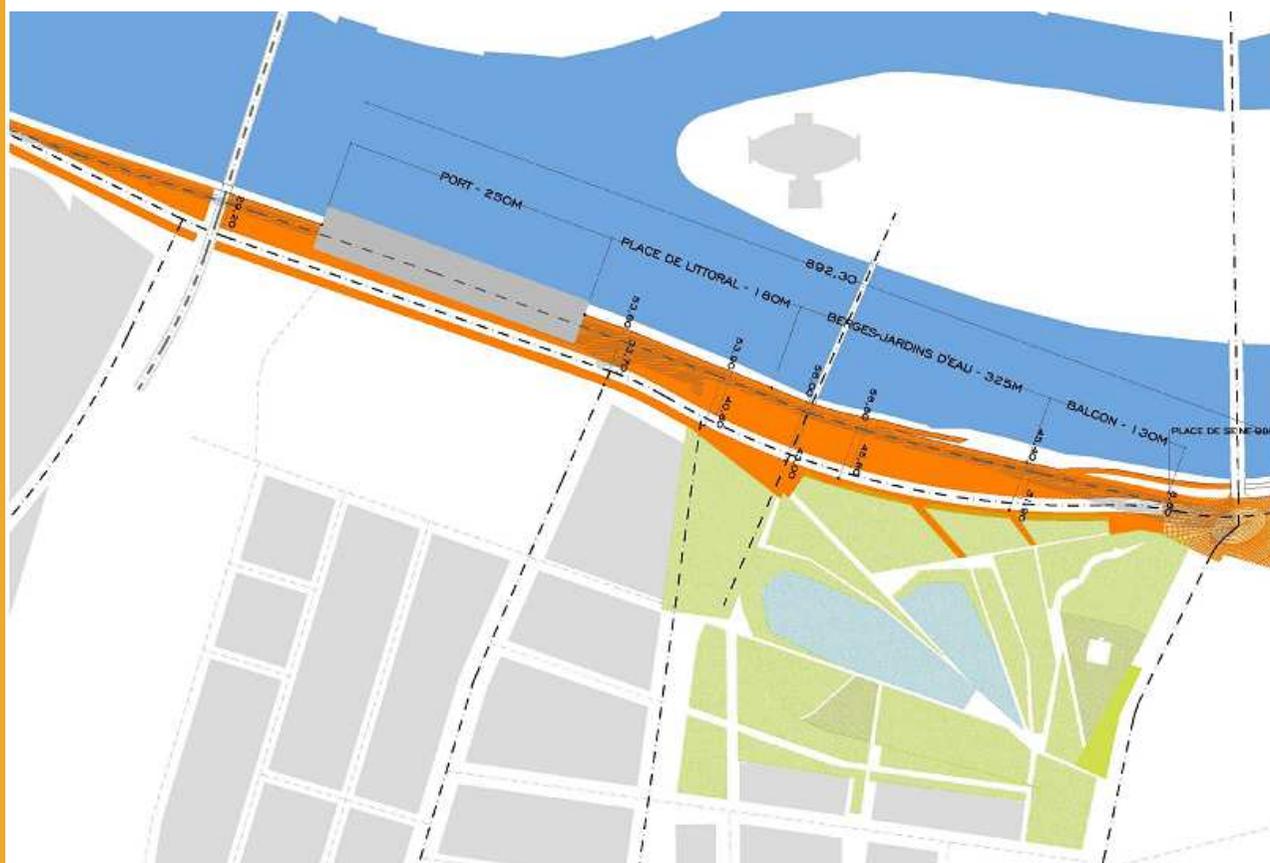
1. Enfouissement de la RD1,
2. Aménagement d'une trémie aboutissant vers la rue des Bateliers
3. Doublement du tunnel par un aménagement d'une voirie en surface pour les transports en commun, les vélos et les voitures de service

LA RD1 DEVOYEE



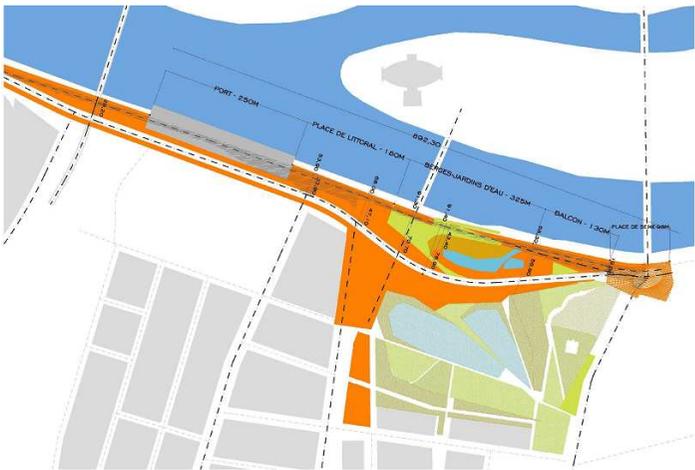
1. Mise à niveau de la RD1, avec suppression de la trémie au niveau du Pont de Saint-Ouen
2. Dévoiement dans un faisceau de 50 m, le long de la Seine
3. Réduction de l'emprise de la chaussée pour les voitures et accueil d'un couloir bus alterné et d'une bande cyclable en double sens

LA RD1 DECALEE

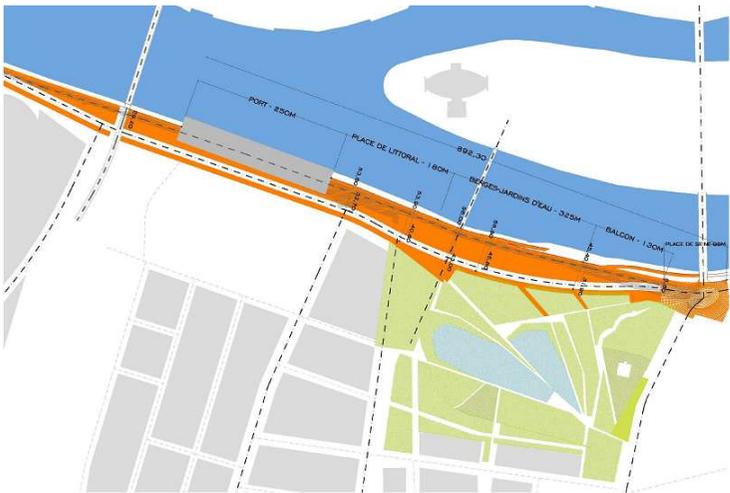


1. Dans un premier la conservation de la trémie du pont de Saint-Ouen, puis mise à niveau de la RD1, dans un second temps, avec la suppression de la trémie
2. Dévoisement dans un faisceau de 30 m, le long de la Seine
3. Réduction de l'emprise de la chaussée pour les voitures et accueil d'un couloir bus alterné et d'une bande cyclable en double sens

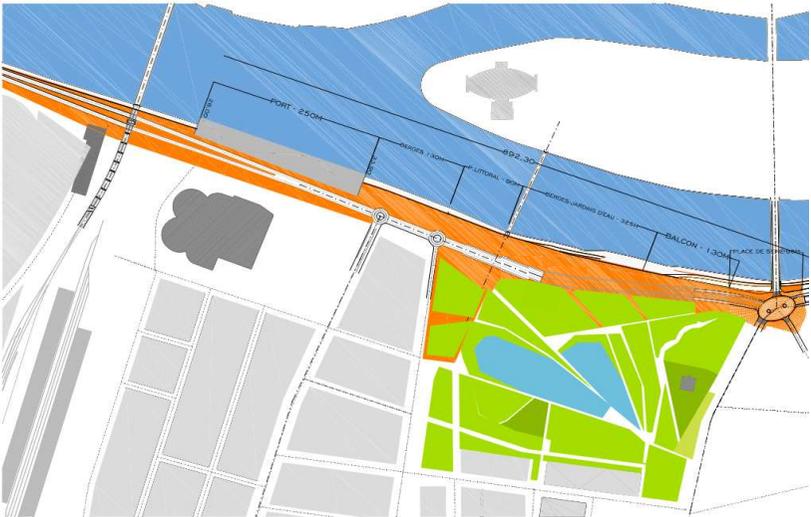
COMPARAISON DES TROIS HYPOTHESES



RD1 dévoyée



RD1 décalée



RD1 enterrée

Solutions	IMPACT URBAIN
RD1 enterrée	<p>Avantages:</p> <ul style="list-style-type: none"> •Création d'un parc en un seul tenant et de parcours dédiés aux circulations douces •En partie le parc permet un accès direct à la rive de Seine, mais limité par l'importance des dénivelés sur cette séquence. •Maintien d'une desserte de surface mais restreinte. <p>Inconvénients:</p> <ul style="list-style-type: none"> •Dispositif de sortie de tunnel (trémie) contraignant et peu urbain: multiplication des emprises routières avec les bretelles de sortie et d'accès, aménagement d'échangeurs en amont et en aval du tunnel •Tunnel incitateur à la vitesse et donc davantage accidentogène •Une séquence au droit du parc est infranchissable •Double dispositif : enfouissement pour le trafic de transit et voie en surface pour la desserte locale
RD1 décalée	<p>Avantages:</p> <ul style="list-style-type: none"> •Potentialité d'usages des berges actives sur une bande de 30 m •Création d'un parc en un seul tenant •Accueil de l'ensemble des modes de déplacement en surface (couloir bus, cycles, promenade en esplanade) et desserte locale possible •Qualification urbaine et paysagère de la voie (plantations, mise en lumière, animations) •Mise en valeur du fleuve dans ses différentes fonctions: repos, contemplation, loisirs
RD1 dévoyée	<p>Avantages:</p> <ul style="list-style-type: none"> •Accueil de l'ensemble des modes de déplacement en surface •Davantage d'espaces d'appropriation des berges par les promeneurs •Accueil de l'ensemble des modes de déplacement en surface (couloir bus, cycles, promenade en esplanade) et desserte locale possible •Qualification urbaine et paysagère de la voie (plantations, mise en lumière, animations) avec la possibilité de créer des espaces semi-naturels en bord de Seine (jardin fluvial) <p>Inconvénients:</p> <ul style="list-style-type: none"> •Création d'un parc en deux parties

Solutions	IMPACT ENVIRONNEMENTAL
RD1 enterrée	<p>Inconvénients:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Impact lourd des constructions – volume important de déblais remblais • Dispositif de sortie de tunnel porteur de nuisances: nuisances sonores, urbaines et paysagères • Inondation fréquente du tunnel nécessitant de renvoyer les circulations en surface • Contribution à l'augmentation des vitesses et des émissions carbone liées • Dispositif qui ne favorise pas la réduction du trafic motorisé sur la RD1 • Ouvrage rendant difficile la gestion des eaux pluviales en lien direct avec la Seine • Difficile évolutivité de l'ouvrage
RD1 décalée	<p>Avantages:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Limitation des nuisances sonores et paysagères, avec les plantations et le ralentissement des flux • Possibilité de rejeter facilement les eaux pluviales dans la Seine pour recueillir les eaux de pluies de la ZAC • Réduction de la vitesse et contribution à la diminution du trafic routier sur la RD1 par le renforcement des modes doux • Evolutivité de l'ouvrage plus importante, moins de déblais et de remblais
RD1 dévoyée	<p>Avantages:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Limitation des nuisances sonores et paysagères, avec les plantations et le ralentissement des flux • Possibilité de création d'une relation directe avec la Seine à travers l'aménagement d'une zone humide pour recueillir les eaux de pluies de la ZAC • Réduction de la vitesse et contribution à la diminution du trafic routier sur la RD1 • Evolutivité de l'ouvrage plus importante, moins de déblais et de remblais

Solutions	IMPACT TECHNIQUE
RD1 enterrée	<p>Inconvénients:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Difficultés liées à la présence de réseaux structurants (pipeline, réseaux d'assainissement, gazoduc) nécessitant l'intervention de plusieurs maitres d'ouvrage différent : TRAPIL, SIAAP, GRT Gaz en plus du Conseil Général 93 • Difficultés liées à la réalisation d'un ouvrage de cet envergure: évacuation des terres, pompages, impact travaux, interruption de la circulation pendant le chantier
RD1 décalée	<p>Avantages:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ouvrage à niveau moins difficile à réaliser • Dévoisement limité des réseaux • Conception technique simple
RD1 dévoyée	<p>Avantages:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dévoisement limité des réseaux • Conception technique simple <p>Inconvénients:</p> <p>Intervention complexe sur le traitement du pont de Saint-Ouen: la suppression de la trémie</p>

Solutions	IMPACT SUR LE CALENDRIER
RD1 enterrée	<p>Inconvénients:</p> <ul style="list-style-type: none"> •Solution la plus éloignée des attentes du Conseil Général •Le chantier du parc est interdépendant du chantier de la RD1: La livraison du parc ne pourra s'effectuer qu'après réalisation de l'ouvrage souterrain et devra être échelonné dans le temps •Allongement du temps de chantier lié à la complexité de l'ouvrage
RD1 décalée	<p>Avantages:</p> <ul style="list-style-type: none"> •Solution la plus proche des attentes du Conseil Général •Le chantier du parc indépendant du chantier de la RD1 •Temps de chantier limité •Pas d'interruption du trafic sur la RD1, pendant le temps du chantier
RD1 dévoyée	<p>Inconvénients:</p> <ul style="list-style-type: none"> •Solution moins en adéquation avec les orientations du Conseil Général •Le chantier du parc est interdépendant du chantier de la RD1: La livraison du parc ne pourra s'effectuer qu'après réalisation de l'ouvrage ou se fera en deux parties <p>Avantages:</p> <ul style="list-style-type: none"> •Pas d'interruption du trafic sur la RD1, pendant le temps du chantier

Photo aérienne du site

