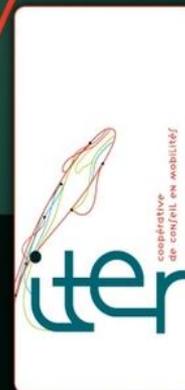


Plan de circulation et de stationnement de Fontenay-aux-Roses

Présentation du diagnostic

Commission Extra Municipale Urbanisme Aménagement du 12 septembre 2017

Ville de Fontenay-aux-Roses- version 02 du 12/09/2017



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

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

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

iter@iternet.org

La mission confiée à ITER

- ITER, qui sommes-nous ? → Une coopérative indépendante de conseil en mobilité depuis 1978, présente à Paris et Toulouse

- Les attendus de la mission :

- L'optimisation et la lisibilité du plan de circulation,
- La pacification de la cohabitation entre les différents usages,
- Une résorption des points de dangers (voies étroites notamment)
- Le maintien d'une voirie partagée
- Le partage de l'espace public et la conciliation des fonctions de stationnement et de circulation est un enjeu dans les quartiers résidentiels,
- L'optimisation de l'offre de stationnement
- La complémentarité des usages résidents et visiteurs en centre ville

La circulation

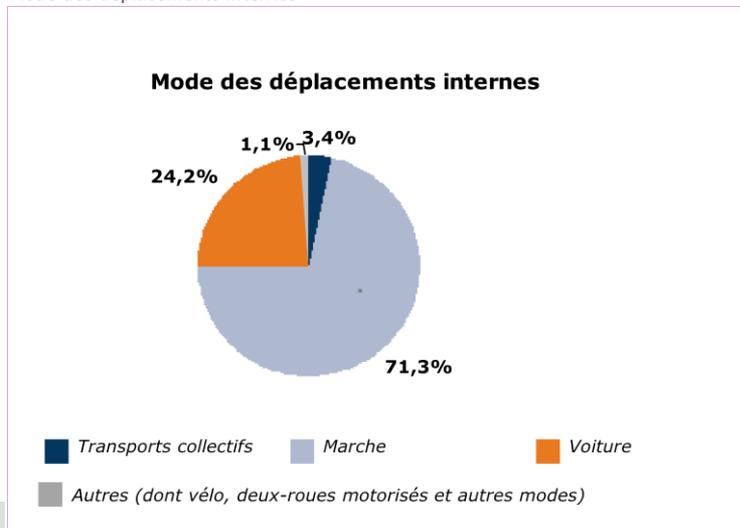
Le stationnement

Les principaux enseignements du diagnostic

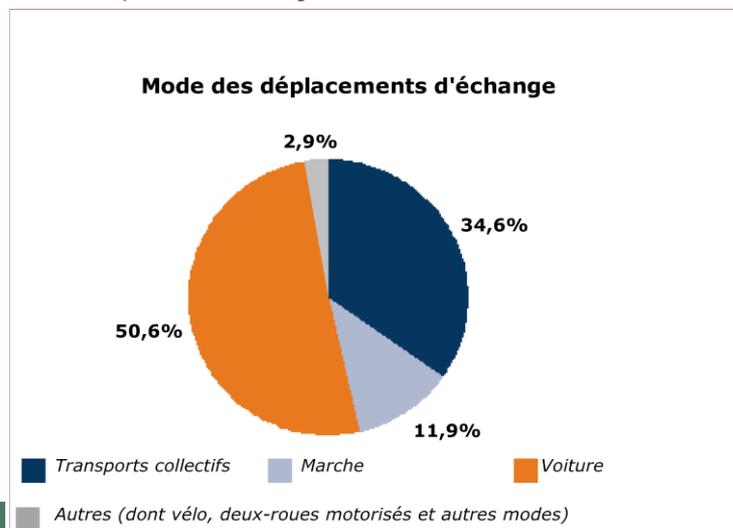
De nombreux déplacements en voiture

- Un **taux d'équipement des ménages en véhicule élevé** (76%) supérieur à la moyenne régionale (71%) et départementale (73%)
 - 22 378 habitants
 - 10 109 ménages
 - Environ 9 600 voitures (EGT : nombre moyen de véhicules par ménage : 0,95)
- 3,27 déplacements par jour et par personne,
- L'importance de la marche dans les déplacements internes,
- La part prépondérante de la voiture dans les échanges avec l'extérieur,

Mode des déplacements internes



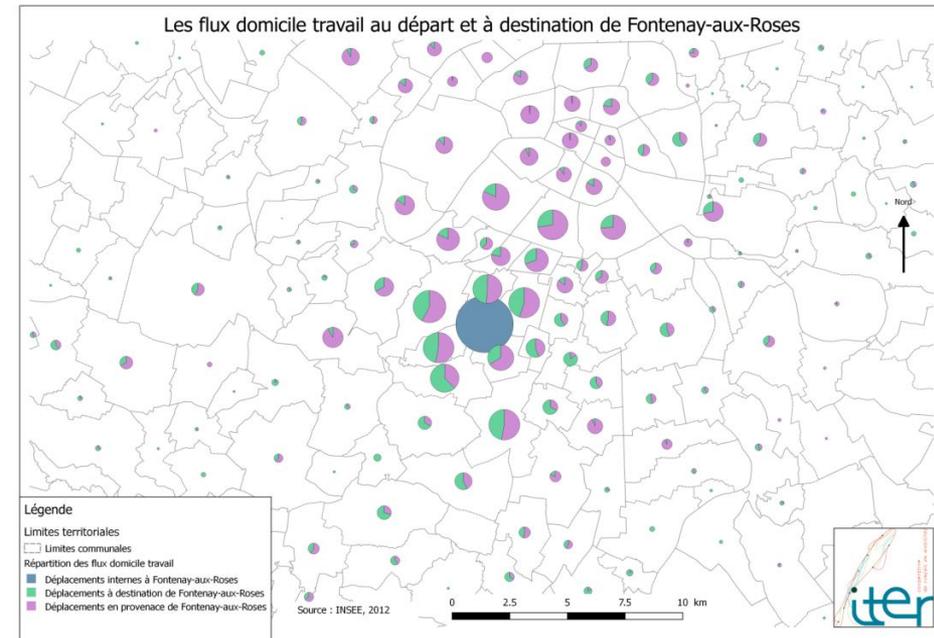
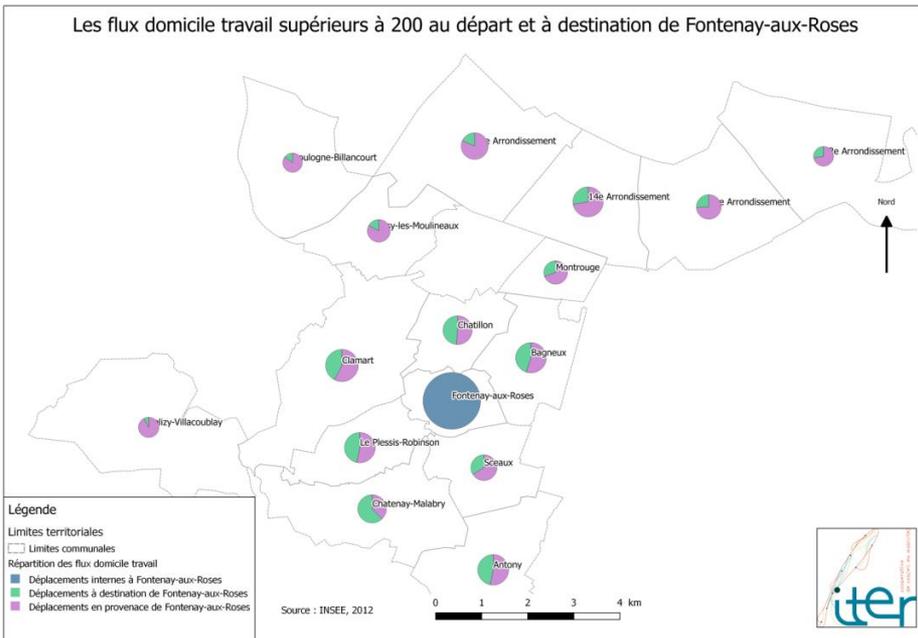
Mode des déplacements d'échange



Les principaux enseignements du diagnostic

Un déséquilibre emploi / habitat

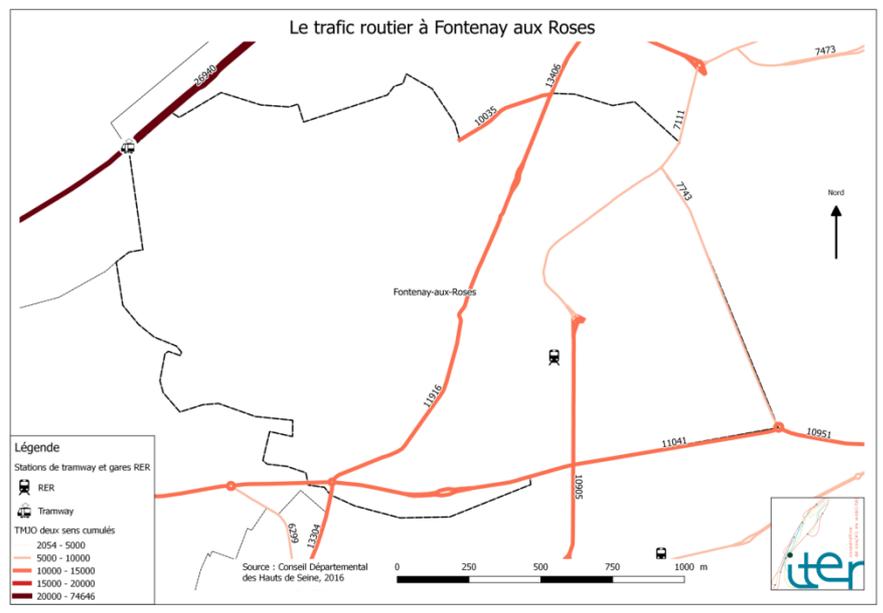
- Une **commune majoritairement résidentielle** avec une **structure des flux déséquilibrée** entre flux entrants (5 844, environ 2 900 véhicules) et flux sortants (8 710, environ 4 350 véhicules), soit un **différentiel d'environ 1450 véhicules** entre la période d'activité (9h-18h) et la nuit,
- Des flux domicile – travail internes à la commune conséquents (1 786, environ 450 véhicules),



Les principaux enseignements du diagnostic

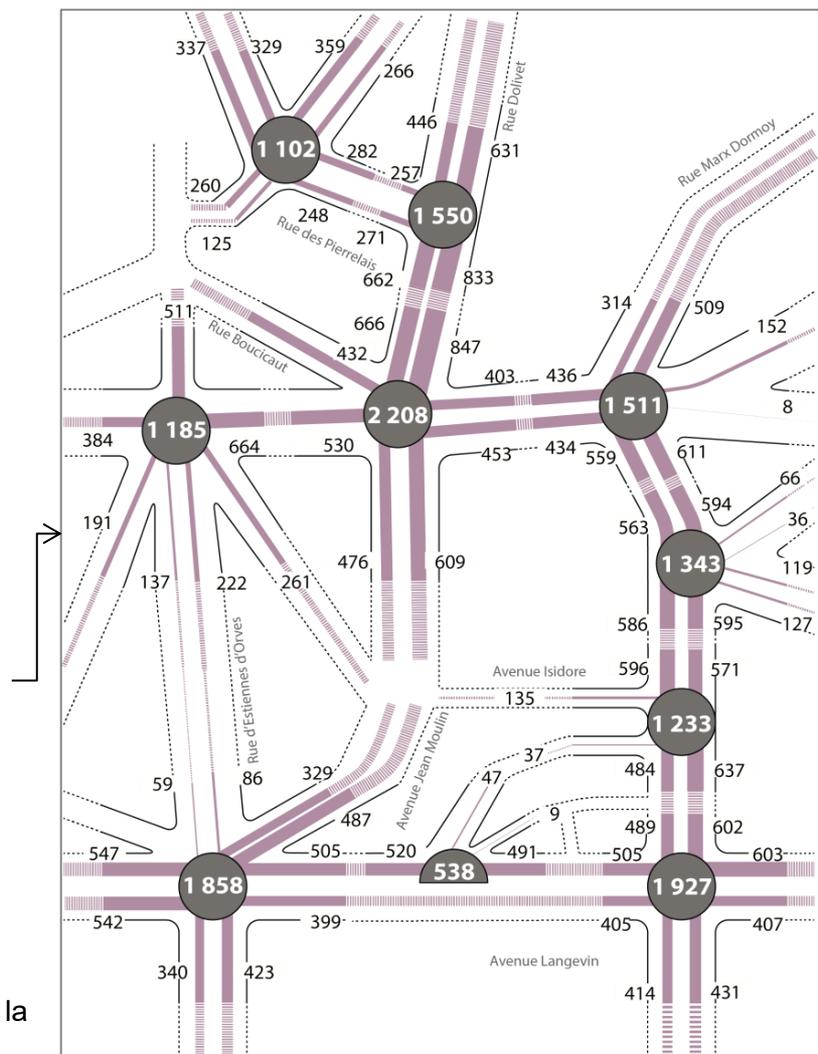
Des axes chargés, mais pas congestionnés

- **Deux axes de transit internes à la commune** : la D63 [Jean Moulin – Dolivet] (12 000 veh/j) et, dans une moindre mesure, l'axe D67-D74-D128 [Lombart - Dormoy] (11 000 veh/j dans la partie sud)
- La **D906 [Verdun]**, avec 27 000 véhicules / jour à la tangente de Fontenay est l'**axe supportant l'essentiel du trafic**
- Le **carrefour d'accès au centre-ville est très sollicité** (2 200 véhicules) et déterminant dans la **gestion des différents flux à différentes échelles** (mélange des flux)



Comptages ITER zoomés sur le centre de la commune et sa limité sud

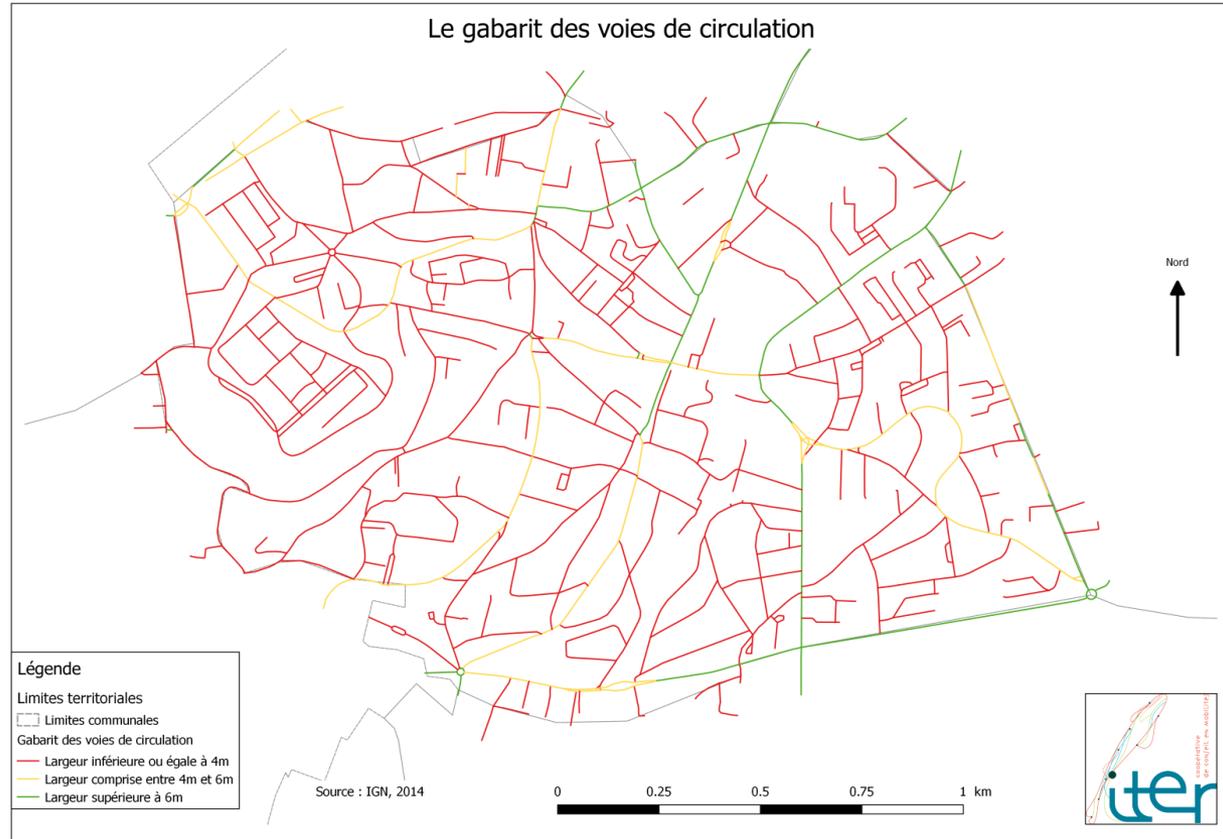
Comptages CD92 à l'échelle de la commune



Les principaux enseignements du diagnostic

Des gabarits des chaussée réduit

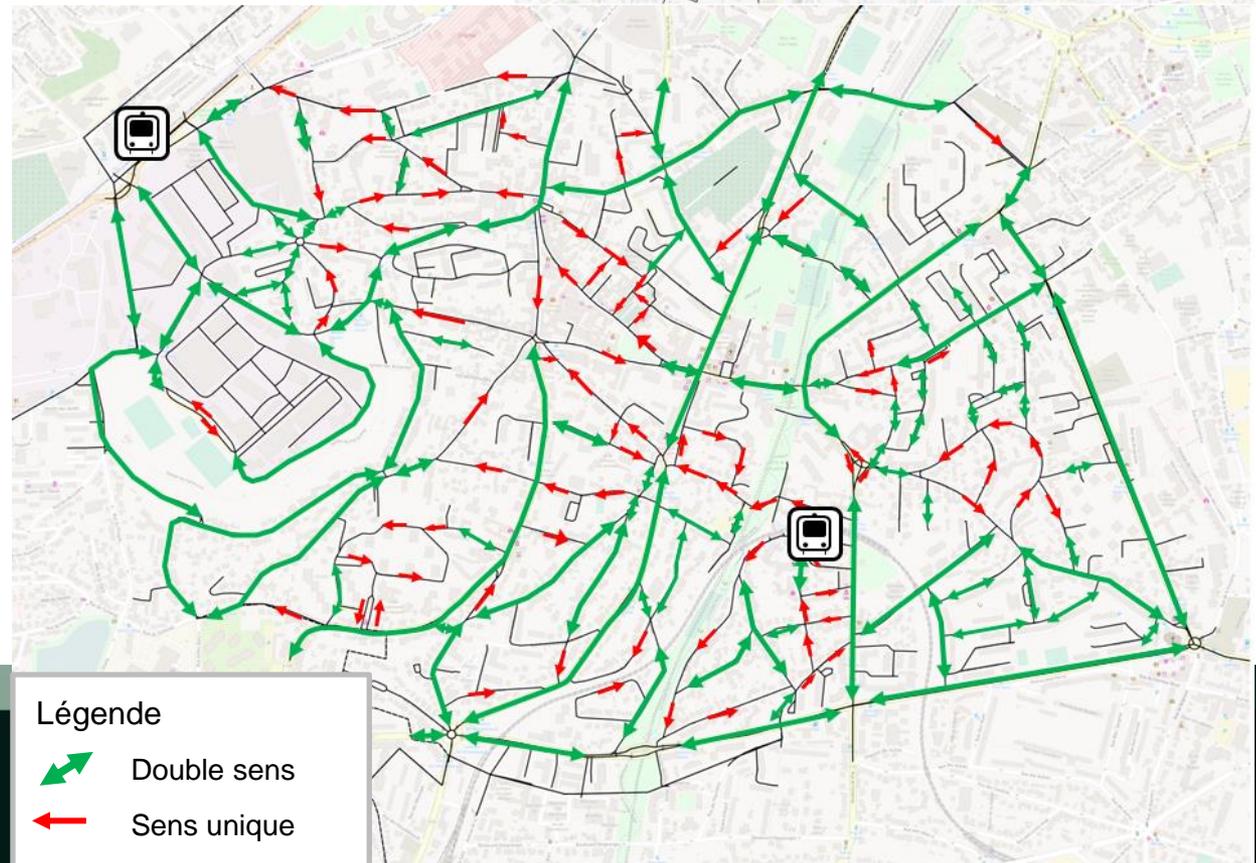
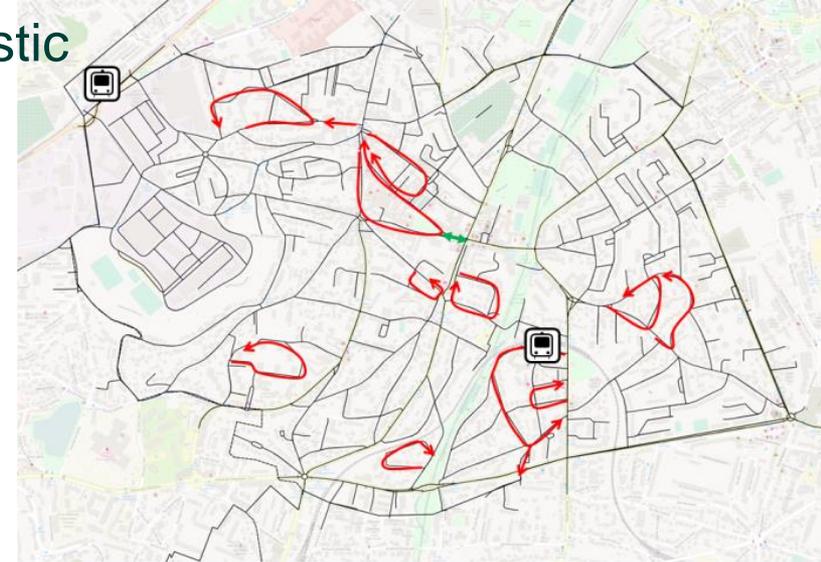
- **Des chaussées au gabarit réduit** pour la majorité d'entre elles, **qui interroge sur leur vocation et le partage de l'espace public,**
- Des **gabarits globalement cohérents** avec la politique de **limitation de la vitesse à 30km/h,**



Les principaux enseignements du diagnostic

Le plan de circulation actuel

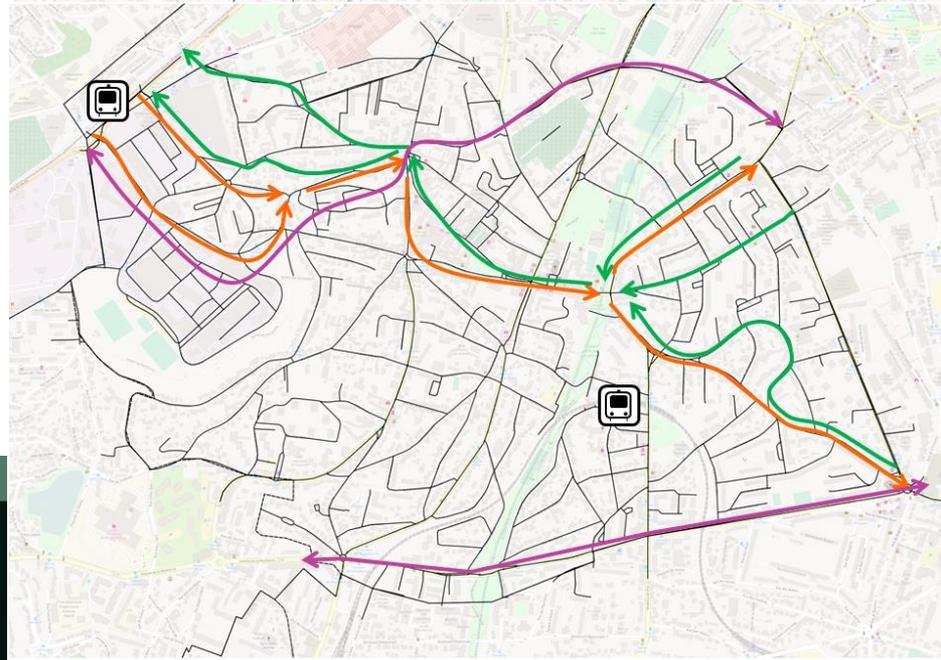
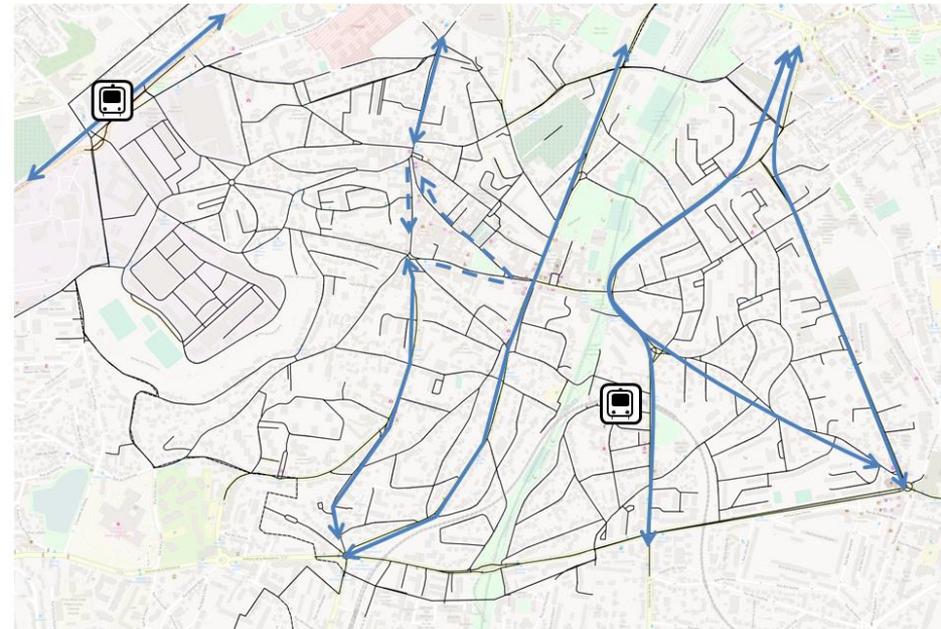
- Un **plan de circulation peu lisible**, d'autant plus que le déploiement d'une nouvelle signalétique n'est pas achevé
- La **justification et la pertinence de certaines boucles** générées par ce plan de circulation se pose (gabarit des voies ? pacification des quartiers résidentiels ?),
- Des **accès ouest au centre-ville compliqués**, en lien avec la zone du Panorama et le T6 (1km, environ 15mn à pied)



Les principaux enseignements du diagnostic

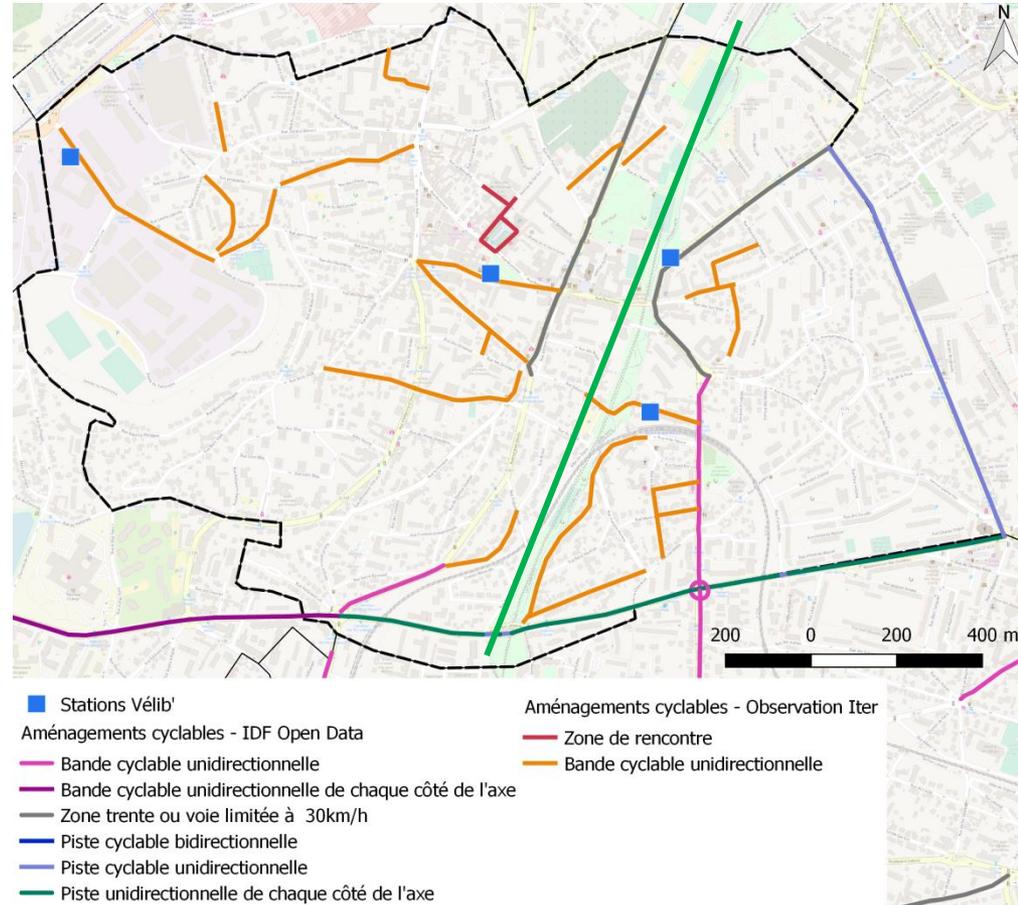
Le plan de circulation actuel

- Des **traversées nord – sud lisibles et directes**, hormis pour la D128 (Marx Dormoy), avec une boucle au centre ville,
- Des **traversées est-ouest plus ou moins directes en bordure du territoire**,
- Une **liaison est-ouest par le centre-ville compliquée**, avec des itinéraires différents entre l'aller et le retour. Ne facilite pas l'attractivité de la commune par ce mode de transport mais permet de limiter les phénomènes de transit est-ouest,
- Des flux est-ouest et nord-sud se superposent au centre-ville, en faisant un point névralgique,
- Un franchissement de la **Coulée Verte** qui conditionne les flux est-ouest et marque l'entrée est du centre ville,



Les principaux enseignements du diagnostic le vélo

- Une ville à 30km/h, réglementation facilitant le partage de l'espace public entre modes,
- Un maillage cyclable en cours de réalisation progressive,
- La coulée verte du sud francilien, un itinéraire majeur de liaison avec Paris
- Peu de stationnement vélo, notamment en gare [intermodalité] et en centre ville [commerces],
- Peu de service vélo, mais l'arrivée prochaine du Vélib'
- Un atelier vélo social « Jeunes Dans Le Cycle », proposé par l'association « Jeunes Dans La Cité » pour réparer son vélo (seules les pièces sont payantes) ou acheter un vélo (quartier Scarron)



Les principaux enseignements du diagnostic

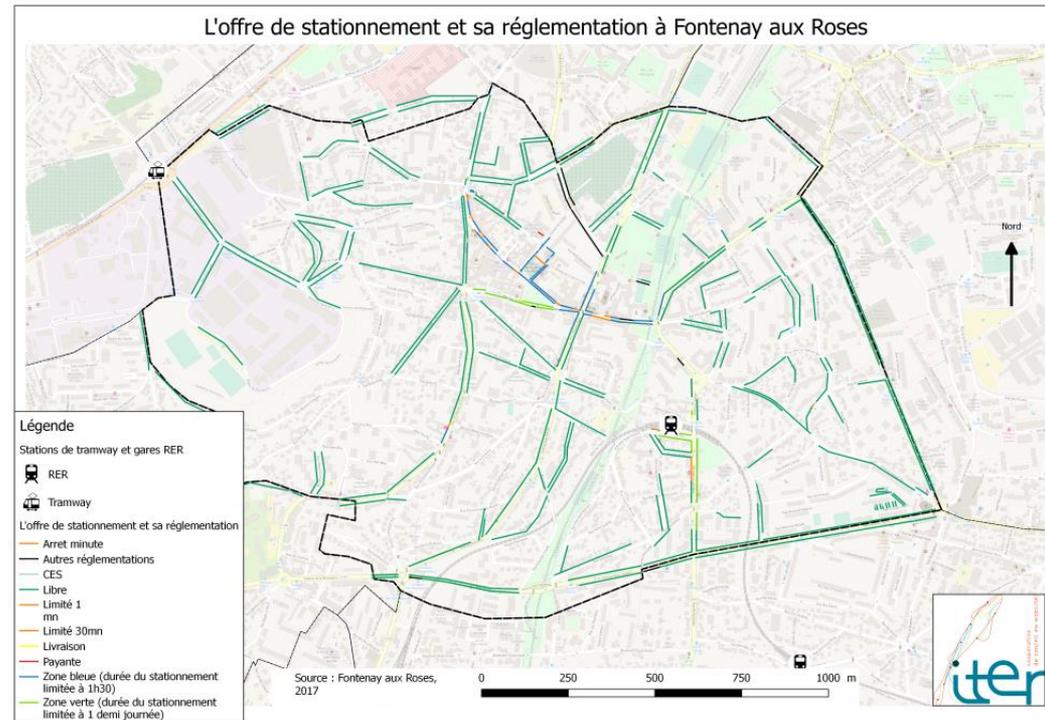
Synthèse circulation

- Une commune traversée, ce qui est cohérent avec la fonction majoritairement résidentielle de la commune
- Des flux conséquents, mais pas de difficultés majeures de circulation
- Une desserte des quartiers résidentiels par des voiries aux gabarits réduits
- Un plan de circulation peu lisible
- Des traversées nord-sud aisées, à l'inverse des franchissements est-ouest (axe du centre-ville)
- Un plan de jalonnement en cours de déploiement pour une meilleure visibilité des polarités locales,
- Peu d'accidents, pour la troisième année consécutive, Fontenay est la ville la plus sûre des Hauts de Seine (bilan CD 92 et DRIEA)

Les principaux enseignements du diagnostic

L'offre publique de stationnement sur le territoire communal

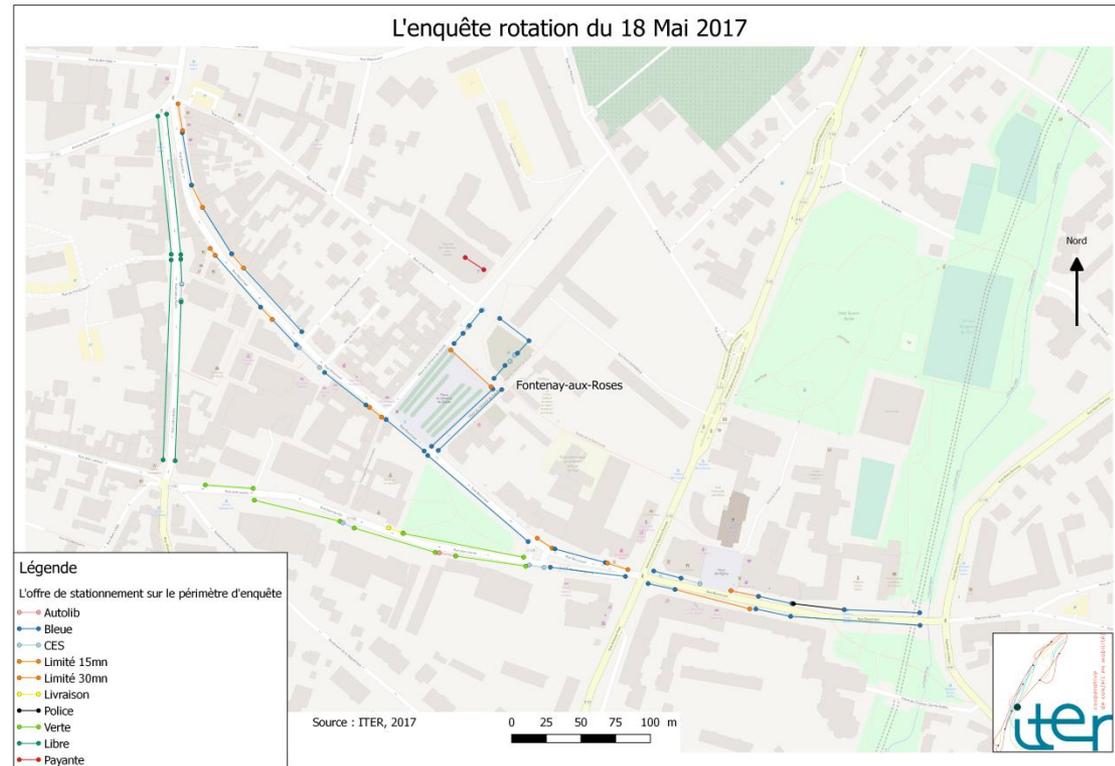
- 438 places en parcs ouverts au public,
- **2650 places environ sur voirie**
- Des **zones réglementées peu lisibles**, dans l'espace public (superposition de marquage au sol) et dans la réglementation (zone bleue, stationnement très courte durée avec deux plages horaires différentes et des dispositifs de contrôle disparates).
- Une **absence de réglementation dans les quartiers pavillonnaires**, ce qui se traduit par une forte **occupation de la voirie ou des trottoirs** par le stationnement et génère des **conflits dans le partage de la voirie / l'espace public**, d'autant plus lorsque le gabarit et la réglementation de la voirie ne permettent pas cette mixité d'usages (double sens de circulation et gabarit chaussée inférieur à 4m)



Les principaux enseignements du diagnostic

L'enquête rotation du stationnement

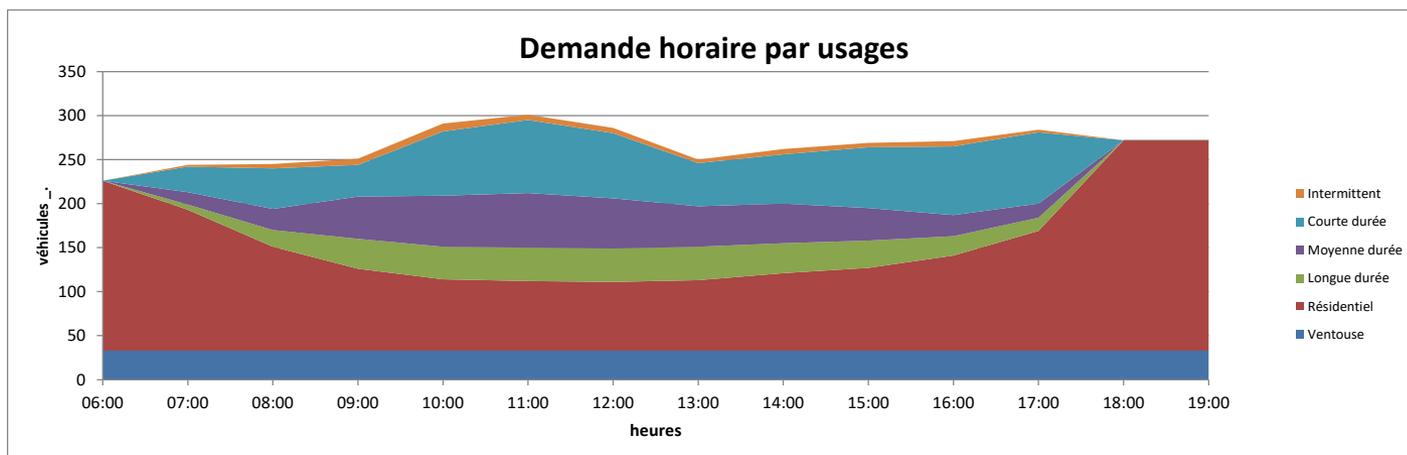
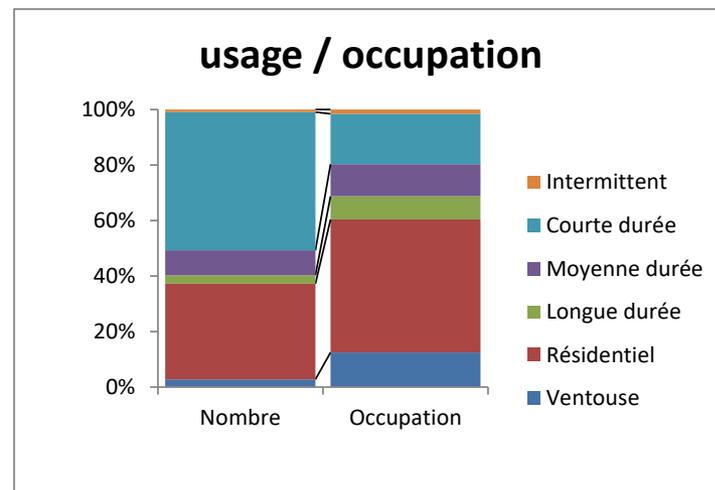
- Afin de disposer de la connaissance la plus fine possible des dynamiques de stationnement, une enquête de rotation du stationnement a été organisée le jeudi 18 mai,
- Il s'agit de relever partiellement les plaques minéralogiques des véhicules stationnés dans le périmètre du centre ville chaque heure entre 6h et 19h, de façon à identifier les différents types d'usages,
- Les résultats sont détaillés à la section (tronçon de rue entre deux intersections à la réglementation homogène),



Les principaux enseignements du diagnostic

Une offre toujours disponible au centre ville en journée

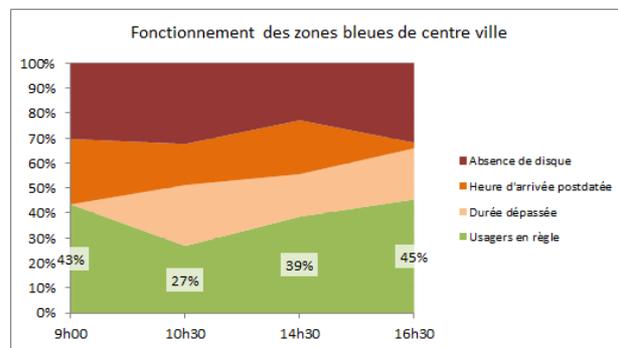
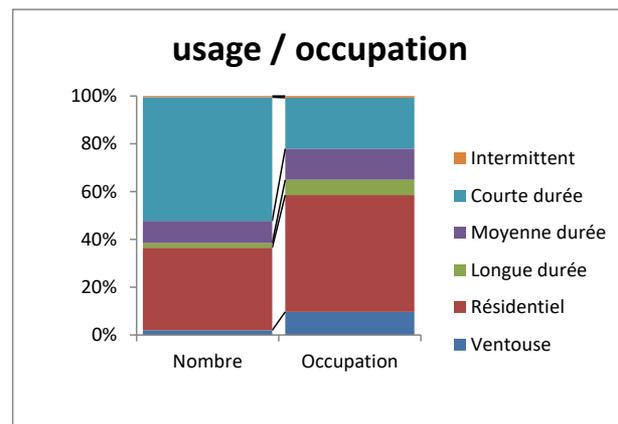
- Un **taux d'occupation moyen inférieur à 75%** et un **pic atteint à 11h (86%)**, synonyme de places disponibles sur l'ensemble du secteur (toutes zones confondues),
- Un parking du marché peu utilisé (occupation moyenne : 34%, occupation maximale : 46%). Le **quart des places occupées** (soit 60% en équivalent place/heure) l'était par des **véhicules qui n'ont pas bougé lors de l'enquête**,
- Peu de stationnement illicite,
- Sur l'ensemble du périmètre, **une forte consommation de places par les résidents** (dynamiques ou ventouses)



Les principaux enseignements du diagnostic

Une réglementation en zone bleue inadaptée à l'usage constaté

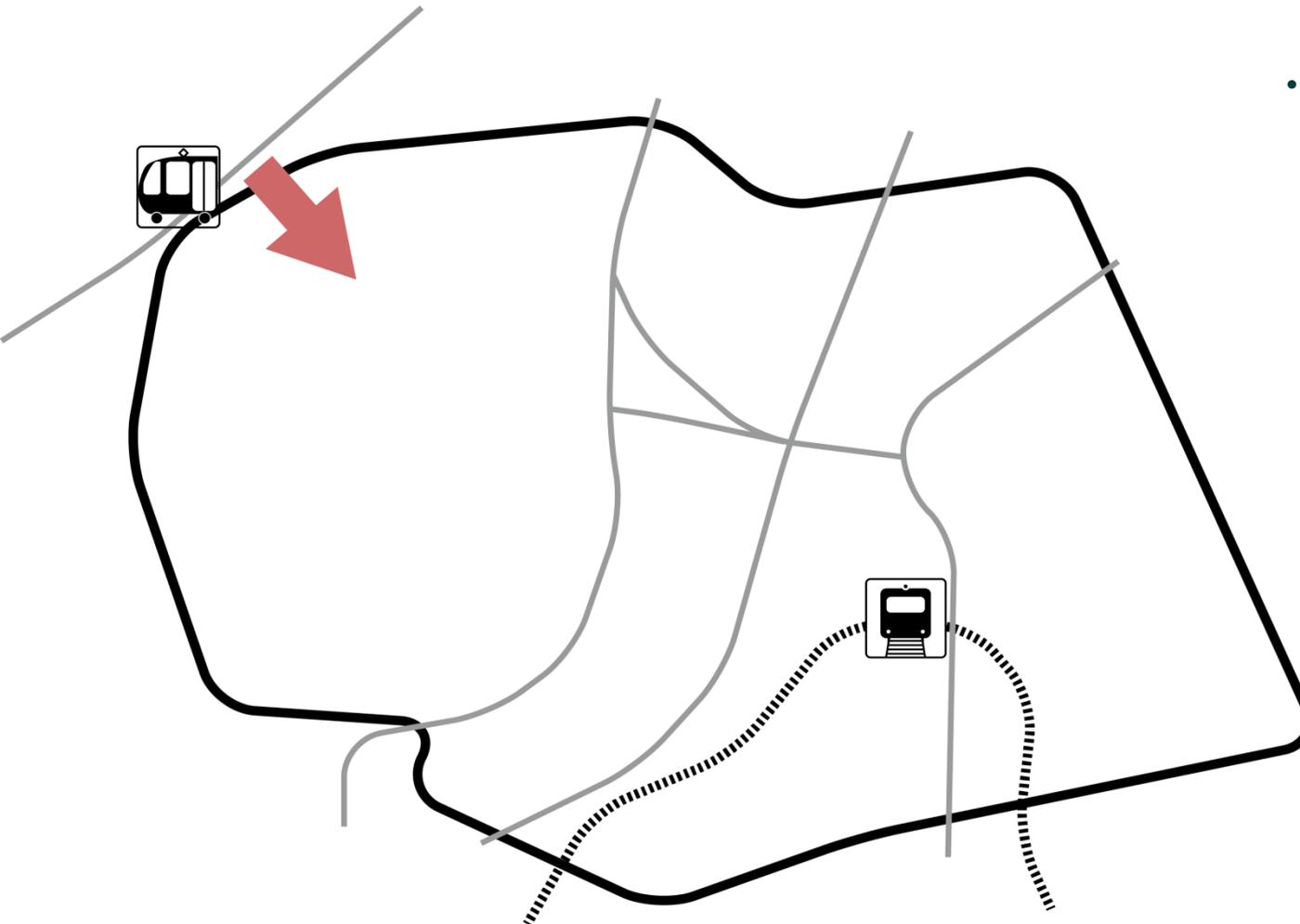
- La **zone bleue n'est globalement pas saturée, exceptée à certaines périodes**, (fin de matinée et/ou fin d'après midi)
- Un **usage courte durée (2h) compris entre 43% et 59% du total de ces usages**, alors que la zone bleue a vocation à recueillir 100% d'usage inférieur ou égal à 1h30,
- Un usage résidentiel (ventouse ou mobile) important, fortement consommateur de stationnement, au détriment des visiteurs. Selon les secteurs, les **résidents monopolisent 50 à 60% de l'offre horaire**,
- Les **usagers en règle sur la zone bleue ne sont jamais majoritaires**.
- On peut estimer qu'ils correspondent au profil de visiteurs / consommateurs pour lesquels cette réglementation a été créée.
- Une inadéquation entre la taille du périmètre en zone bleue et les moyens alloués à son contrôle



Synthèse stationnement

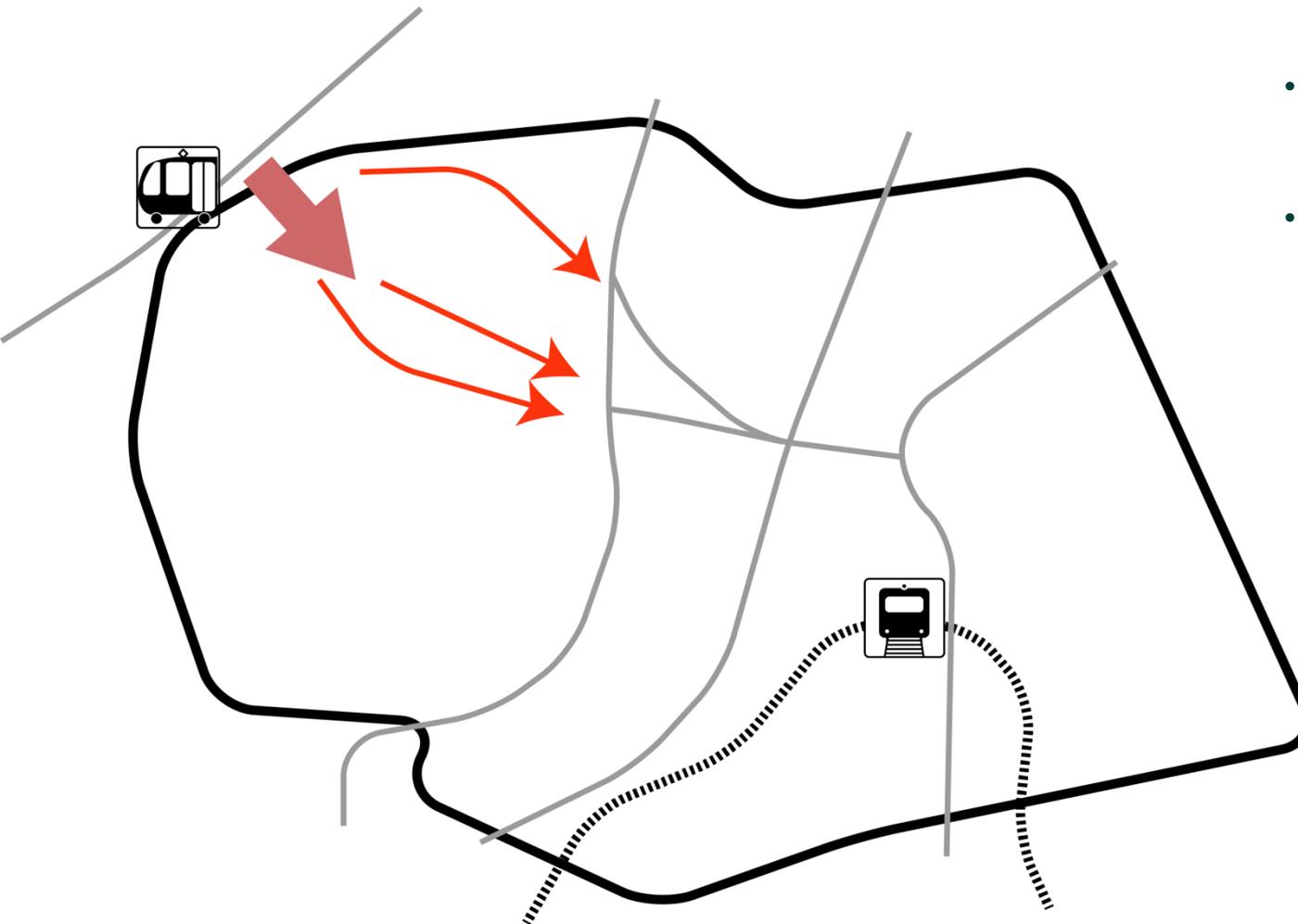
- Une offre sur voirie peu lisible dans l'espace (marquage, jalonnement) et la réglementation (multiplication des réglementations aux objectifs similaires),
- De l'offre disponible en permanence au parking du marché, ce qui pose la question de la vocation de ce parking,
- Une zone bleue dont les usages (majoritairement résidentiels) ne sont pas en adéquation avec sa vocation (visiteurs de courte durée),
- Une zone très courte durée (stationnement limité à 15 ou 30mn) adaptée aux usages visiteurs mais sous-utilisée,
- Une mixité d'usages au centre-ville potentiellement concurrentiels (pendulaires vs riverains ventouses)

Les enjeux de circulation et de stationnement pour la Ville de Fontenay



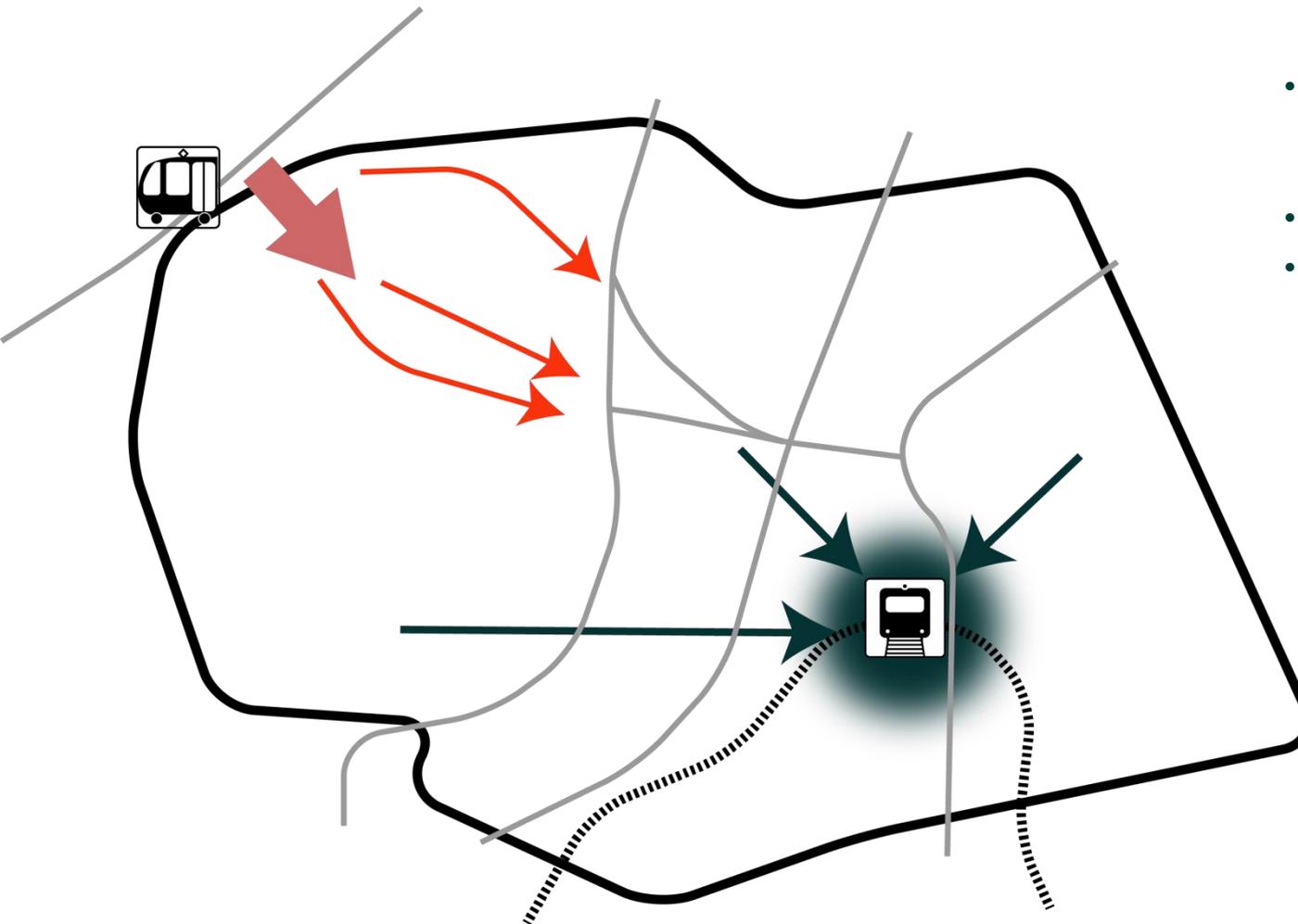
- La hiérarchisation des portes d'entrée de Fontenay, notamment à l'ouest

Les enjeux de circulation et de stationnement pour la Ville de Fontenay



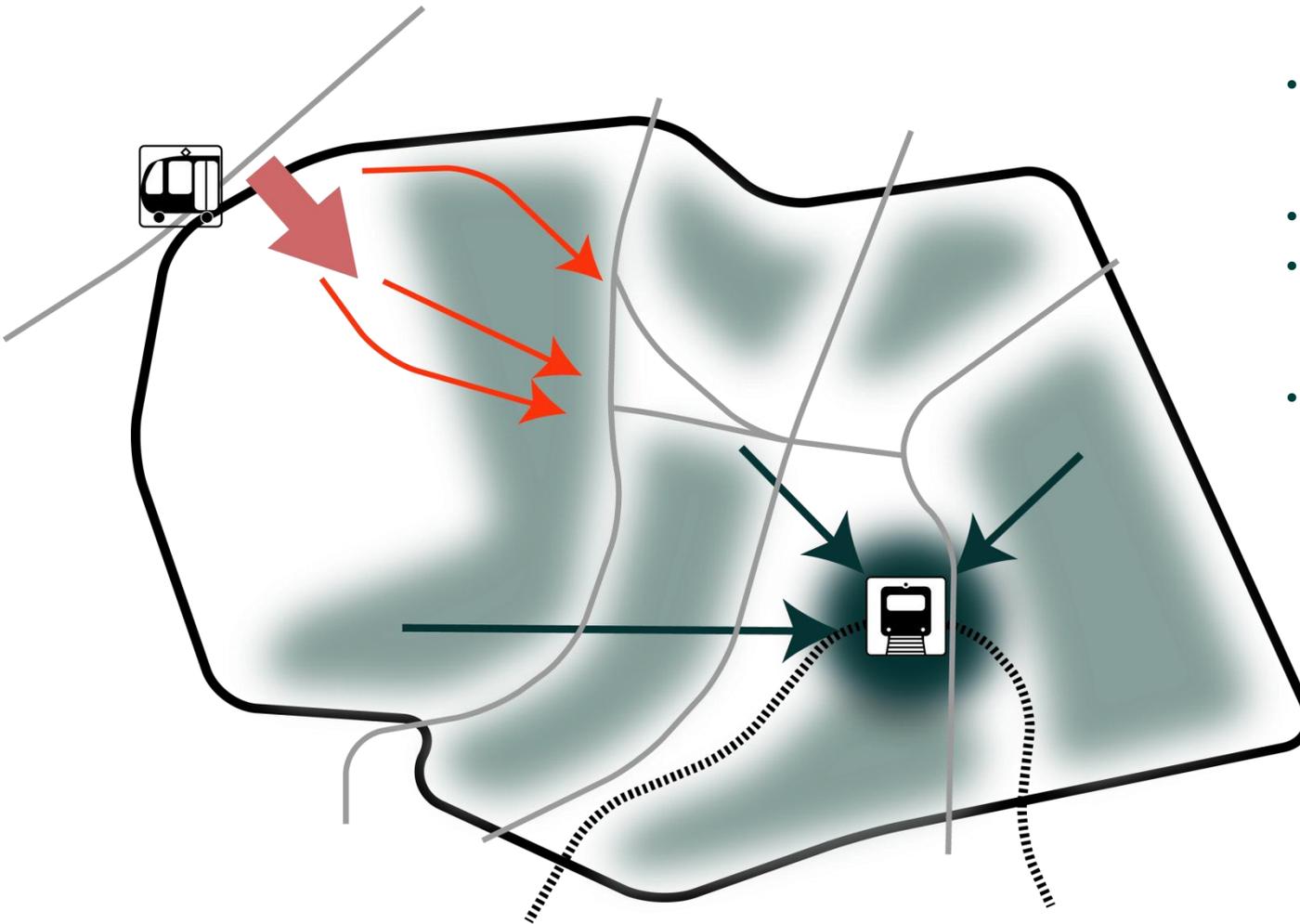
- La hiérarchisation des portes d'entrée de Fontenay, notamment à l'ouest
- L'accès au centre-ville

Les enjeux de circulation et de stationnement pour la Ville de Fontenay



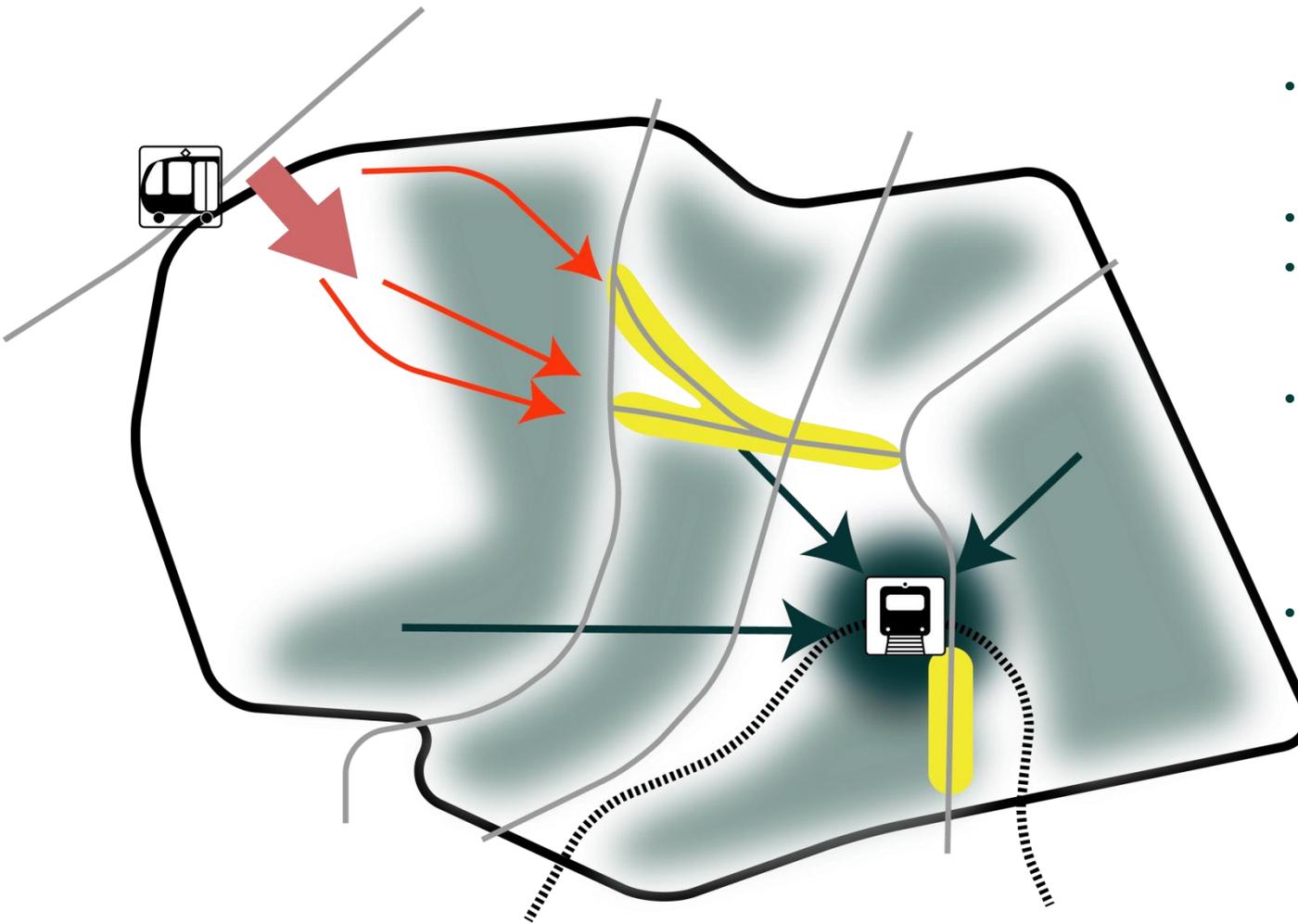
- La hiérarchisation des portes d'entrée de Fontenay, notamment à l'ouest
- L'accès au centre-ville
- L'accès, le stationnement et l'intermodalité en gare de Fontenay

Les enjeux de circulation et de stationnement pour la Ville de Fontenay



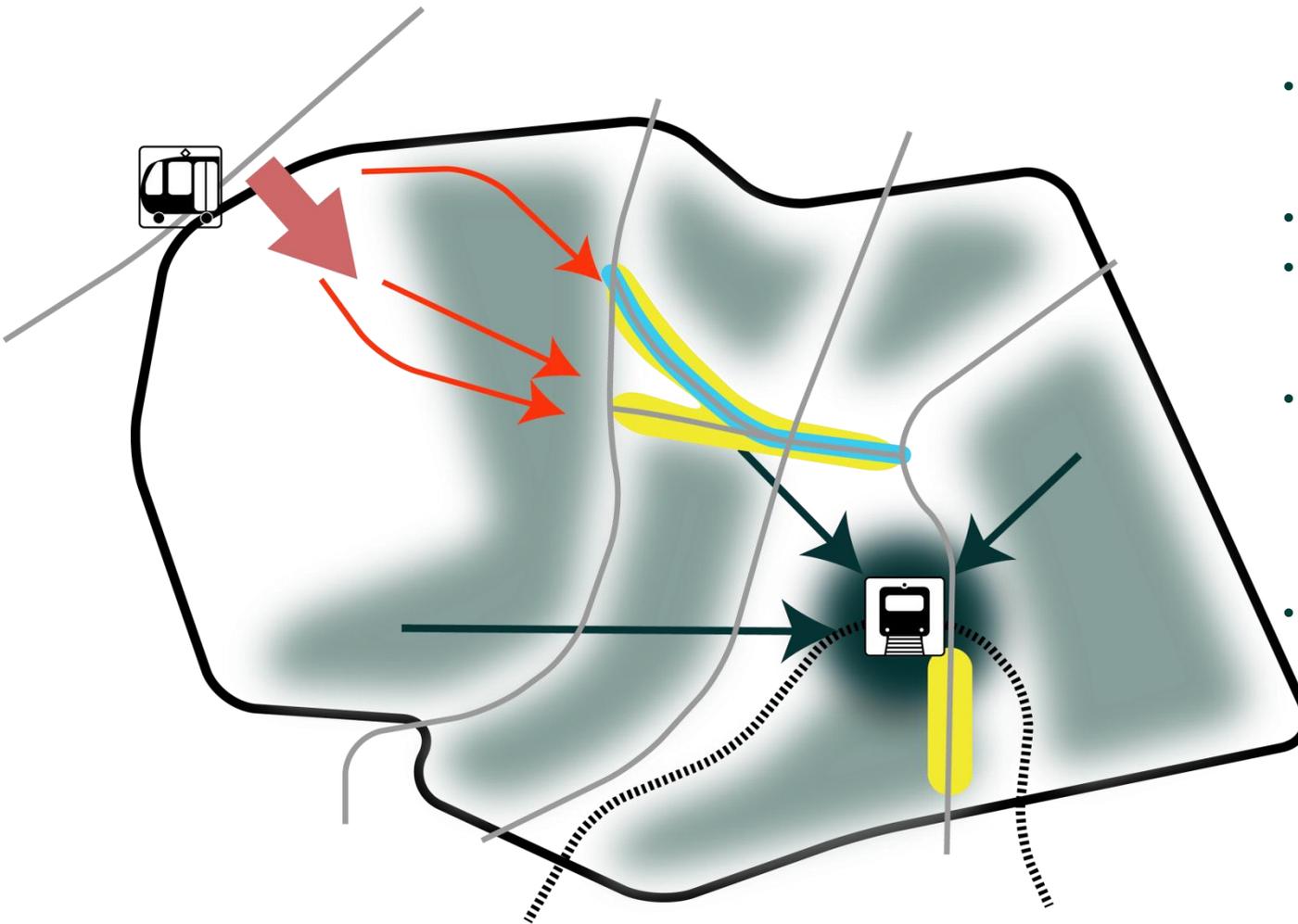
- La hiérarchisation des portes d'entrée de Fontenay, notamment à l'ouest
- L'accès au centre-ville
- L'accès, le stationnement et l'intermodalité en gare de Fontenay
- Le partage de l'espace public et la conciliation des fonctions de stationnement et de circulation dans les quartiers résidentiels,

Les enjeux de circulation et de stationnement pour la Ville de Fontenay



- La hiérarchisation des portes d'entrée de Fontenay, notamment à l'ouest
- L'accès au centre-ville
- L'accès, le stationnement et l'intermodalité en gare de Fontenay
- Le partage de l'espace public et la conciliation des fonctions de stationnement et de circulation dans les quartiers résidentiels,
- La simplification de la réglementation et des périmètres de stationnement

Les enjeux de circulation et de stationnement pour la Ville de Fontenay



- La hiérarchisation des portes d'entrée de Fontenay, notamment à l'ouest
 - L'accès au centre-ville
 - L'accès, le stationnement et l'intermodalité en gare de Fontenay
 - Le partage de l'espace public et la conciliation des fonctions de stationnement et de circulation dans les quartiers résidentiels,
 - La simplification de la réglementation et des périmètres de stationnement
- La complémentarité des usages de stationnement visiteurs et résidents en centre ville

La suite de la mission

- Des scénarios puis un plan d'action pour répondre aux enjeux du diagnostic
- Exemples de propositions d'actions :
 - Maintenir la ville en zone 30
 - Marquer les places de stationnement
 - Repenser le fonctionnement du parking du marché
 - Etc,

Merci de votre attention

Document élaboré par :

Benoît GADIOLLET & Franck DRICOT
Iter, coopérative de conseil en mobilités

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

Document validé le 12/09/2017 par :

Benoît GADIOLLET
Iter, coopérative de conseil en mobilités

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

