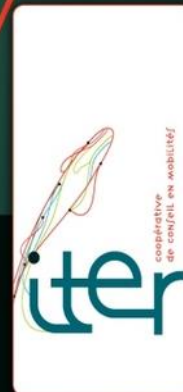


# Plan de circulation et de stationnement de Fontenay-aux-Roses

## 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

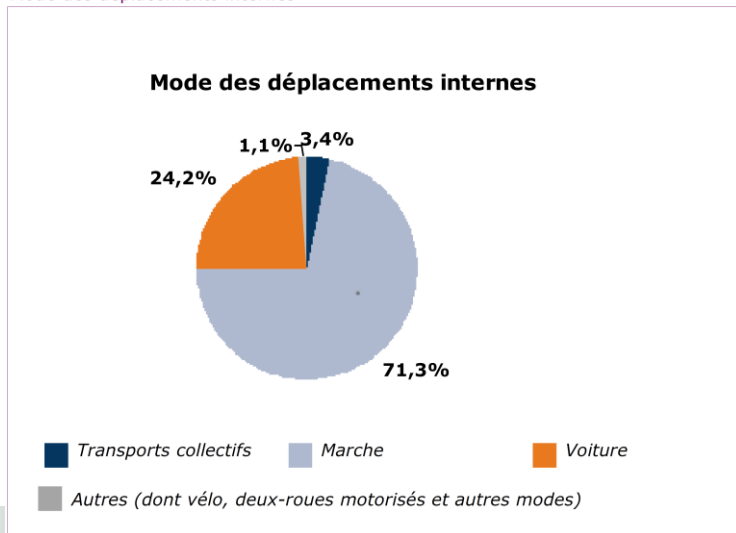
Le stationnement

# Les principaux enseignements du diagnostic

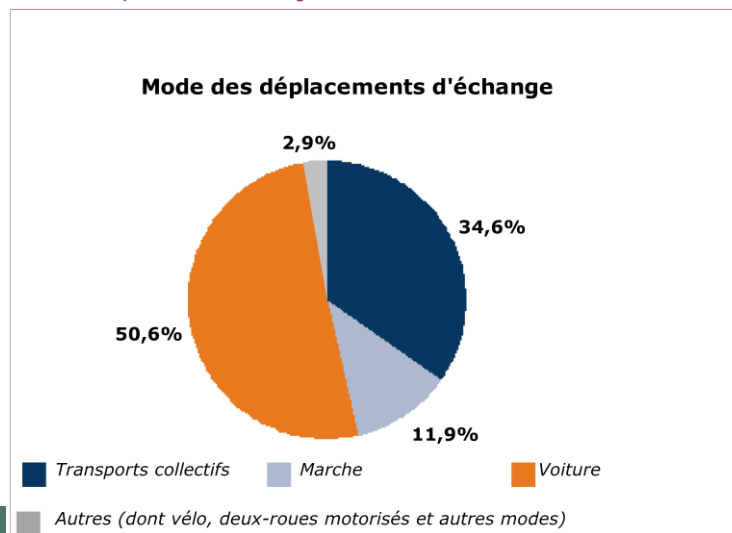
## De nombreux déplacements en voiture

- 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

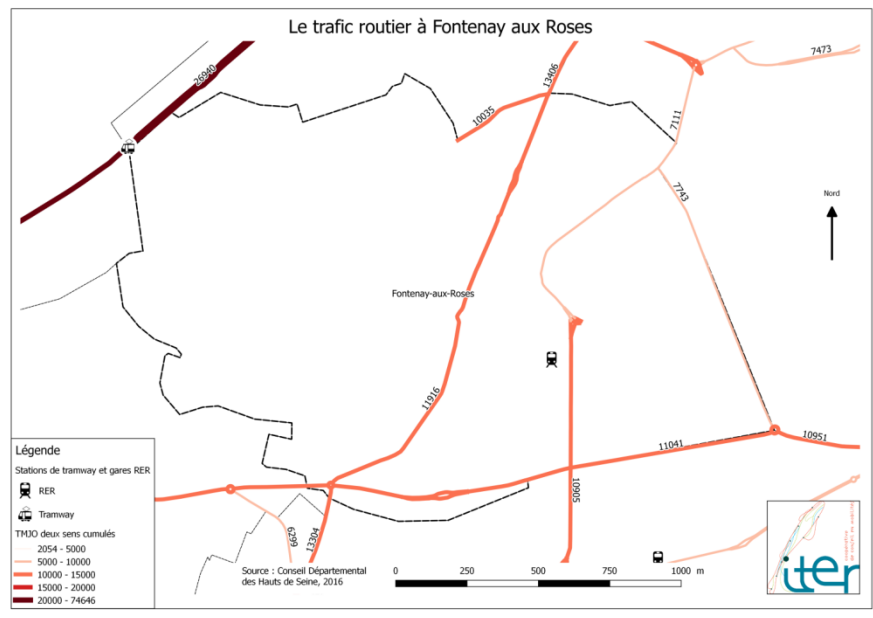




# Les principaux enseignements du diagnostic

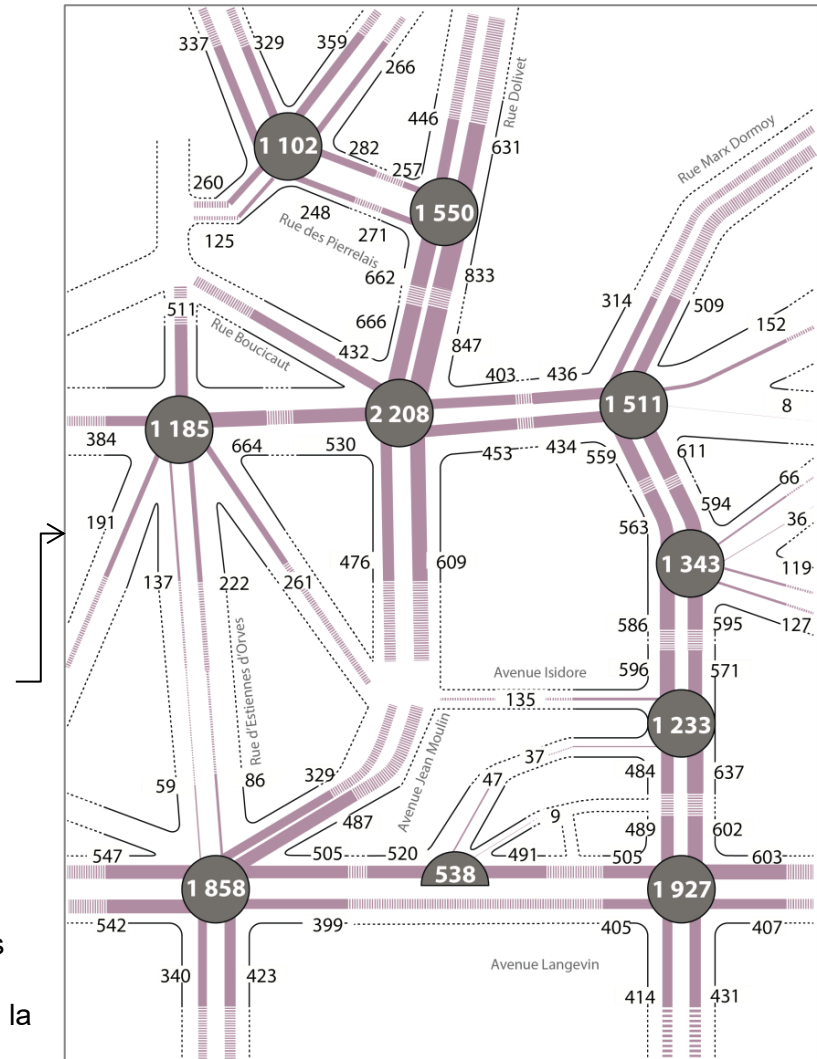
## Des axes chargés, mais pas congestionnés

- **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

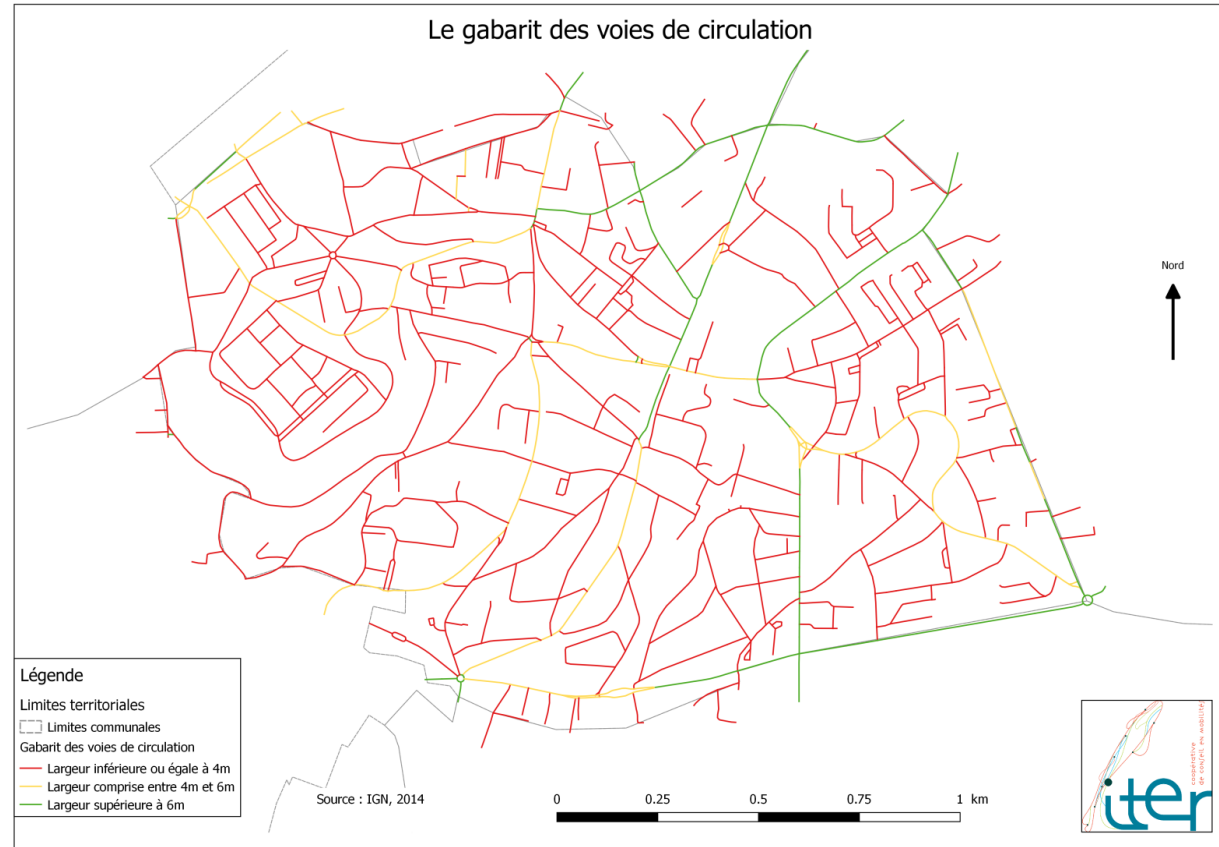
Comptages  
CD92 à  
l'échelle de la  
commune



# Les principaux enseignements du diagnostic

## Des gabarits des chaussées réduits

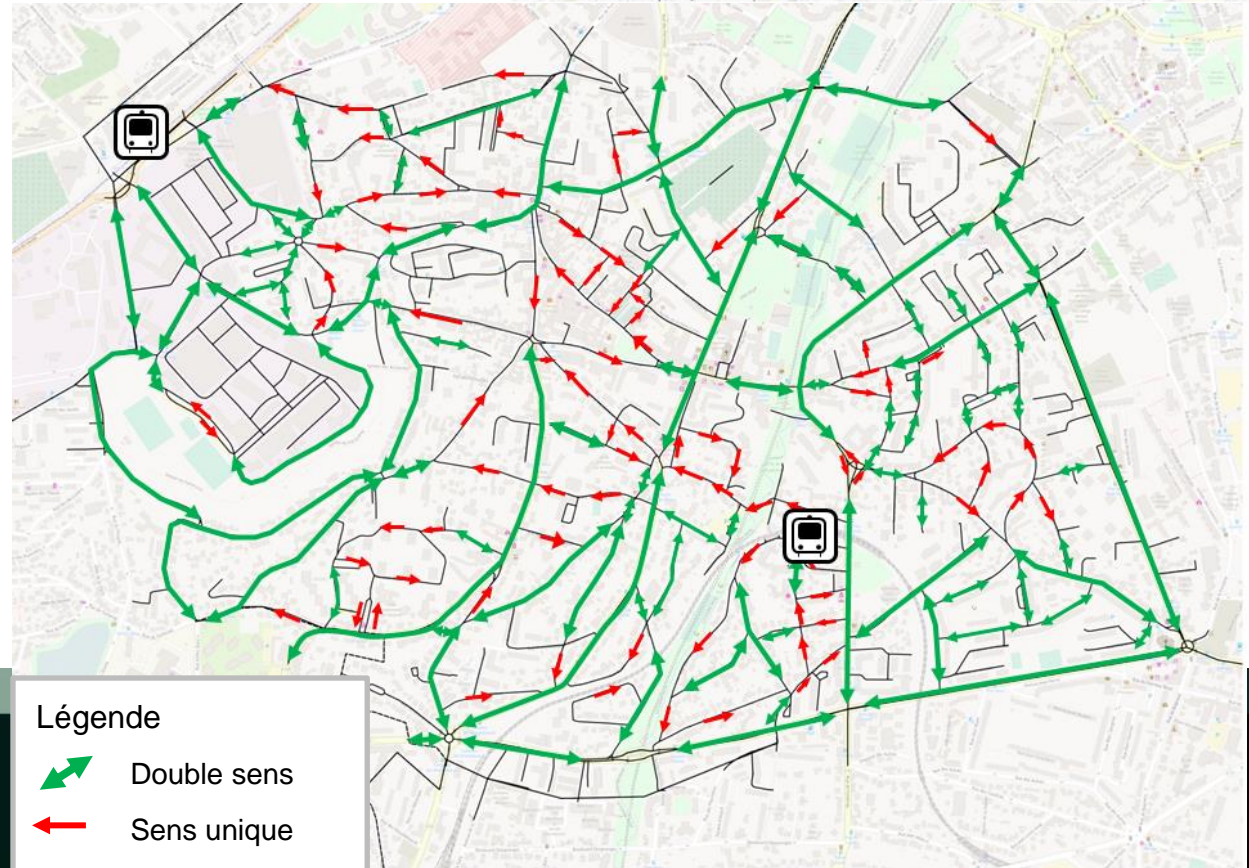
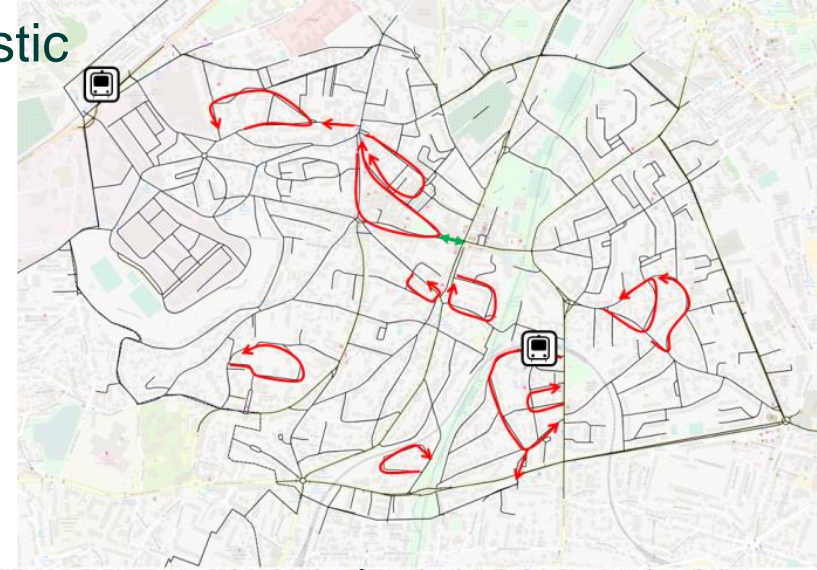
- **Des chaussées au gabarit réduit** pour la majorité d'entre elles, **qui interroge sur leur vocation et le partage de l'espace public,**
- Des **gabarits globalement cohérents** avec la politique de **limitation de la vitesse à 30km/h,**



# Les principaux enseignements du diagnostic

## Le plan de circulation actuel

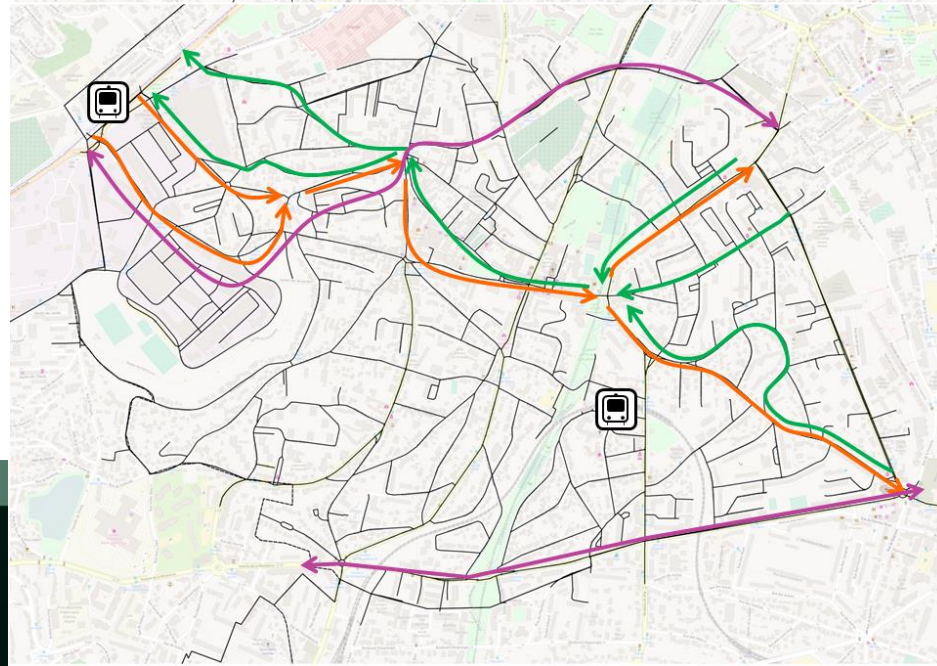
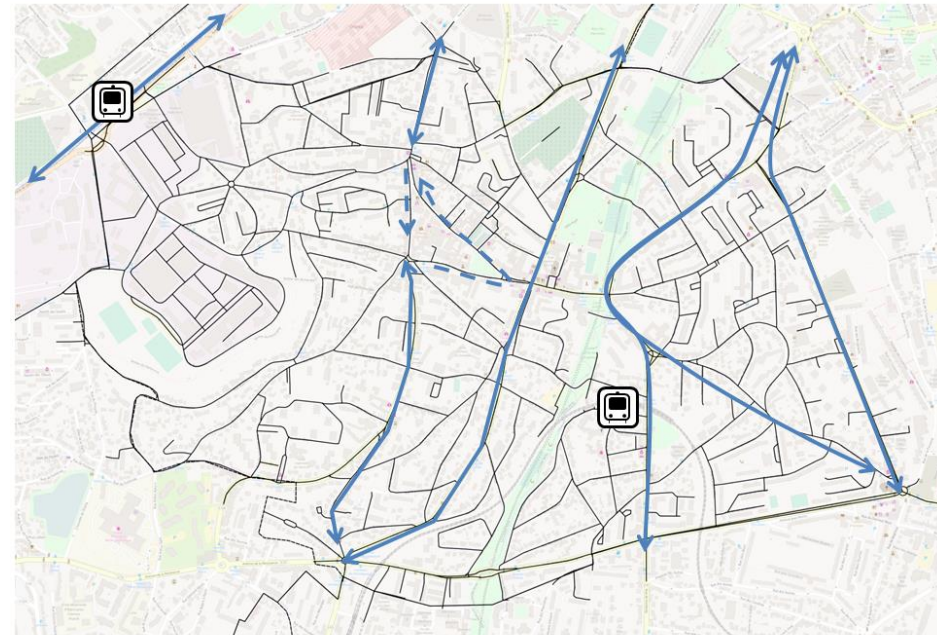
- Un **plan de circulation peu lisible**, d'autant plus que le déploiement d'une nouvelle signalétique n'est pas achevé
- La **justification et la pertinence de certaines boucles** générées par ce plan de circulation se pose (gabarit des voies ? pacification des quartiers résidentiels ?),
- Des **accès 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

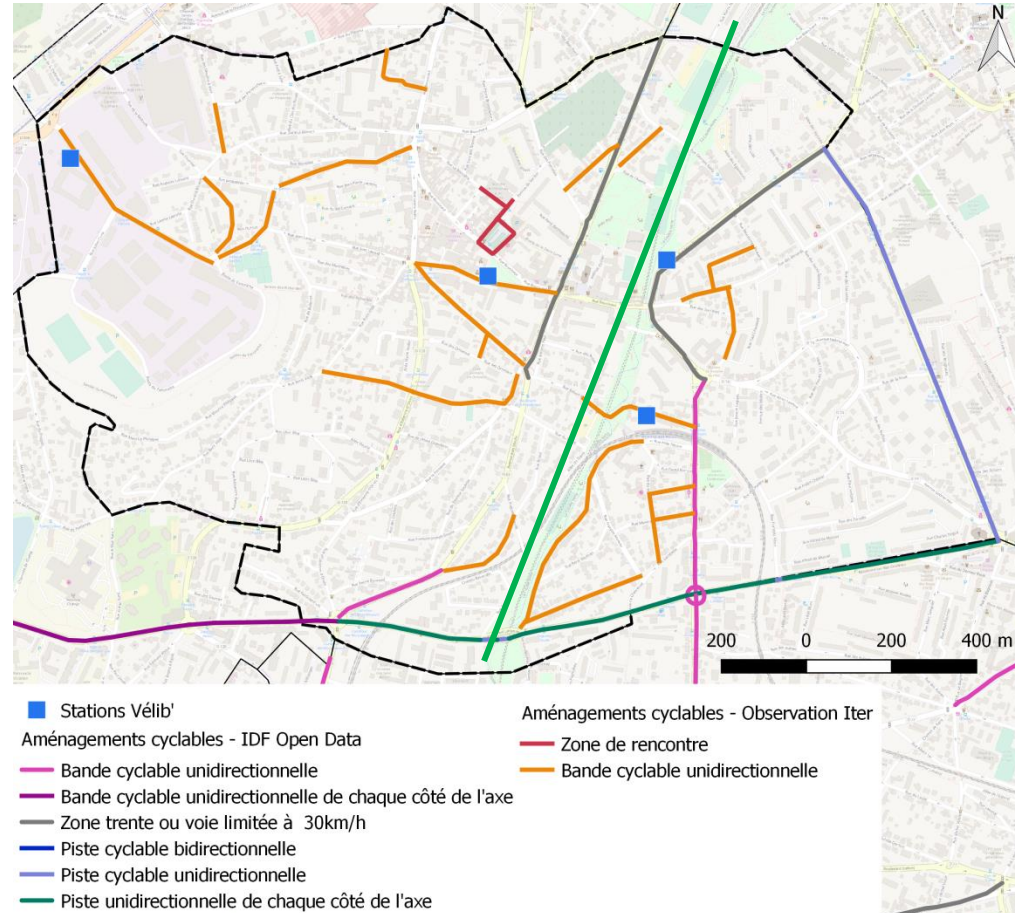
- Des **traversées nord – sud lisibles et directes**, hormis pour la D128 (Marx Dormoy), avec une boucle au centre ville,
- Des **traversées est-ouest plus ou moins directes en bordure du territoire**,
- Une **liaison est-ouest par le centre-ville compliquée**, avec des itinéraires différents entre l'aller 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

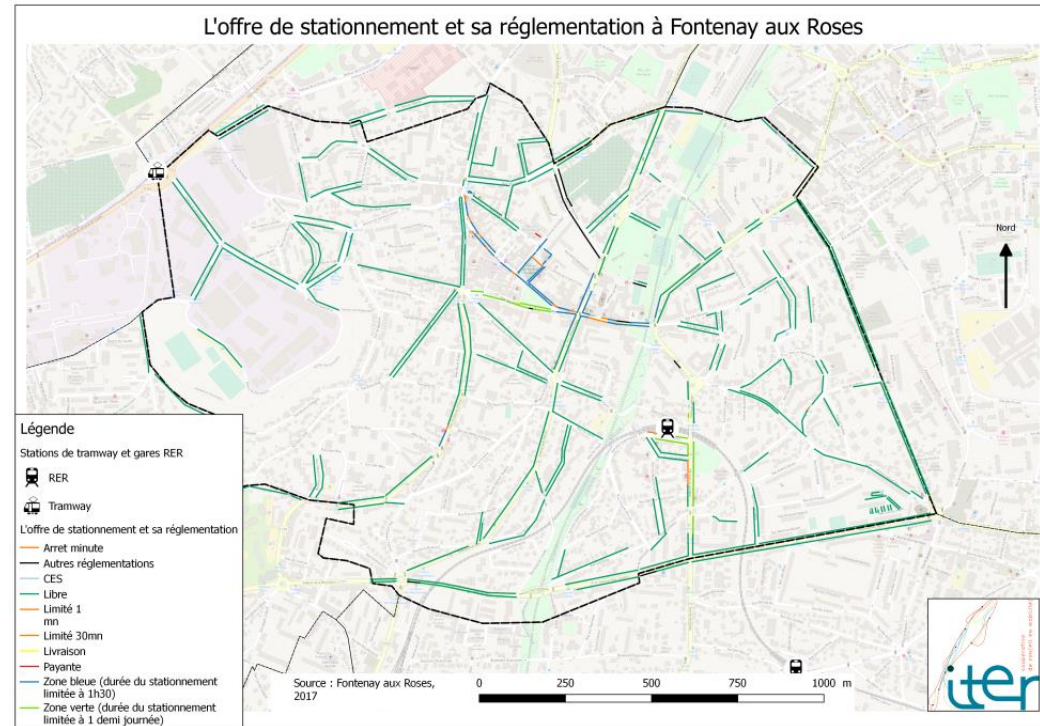
## Synthèse circulation

- 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

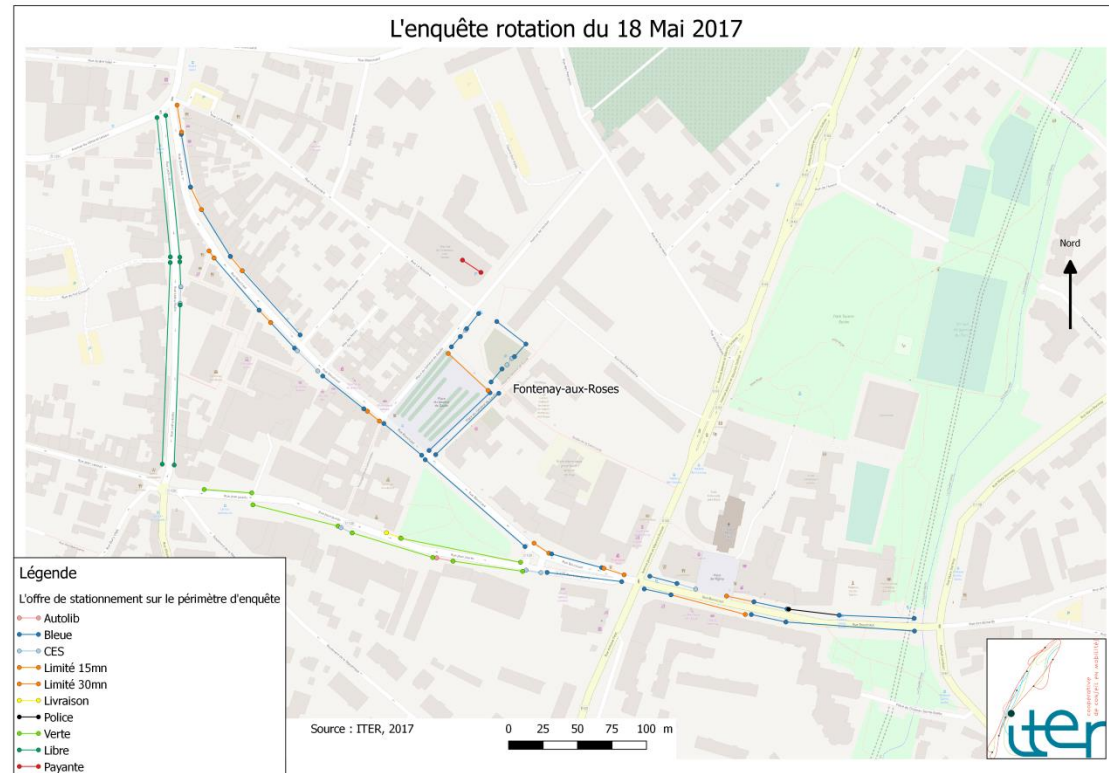
- 438 places en parcs ouverts au public,
- **2650 places environ sur voirie**
- Des **zones réglementées peu lisibles**, dans l'espace public (superposition de marquage au sol) et dans la réglementation (zone bleue, stationnement très courte durée avec deux plages horaires différentes et des dispositifs 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

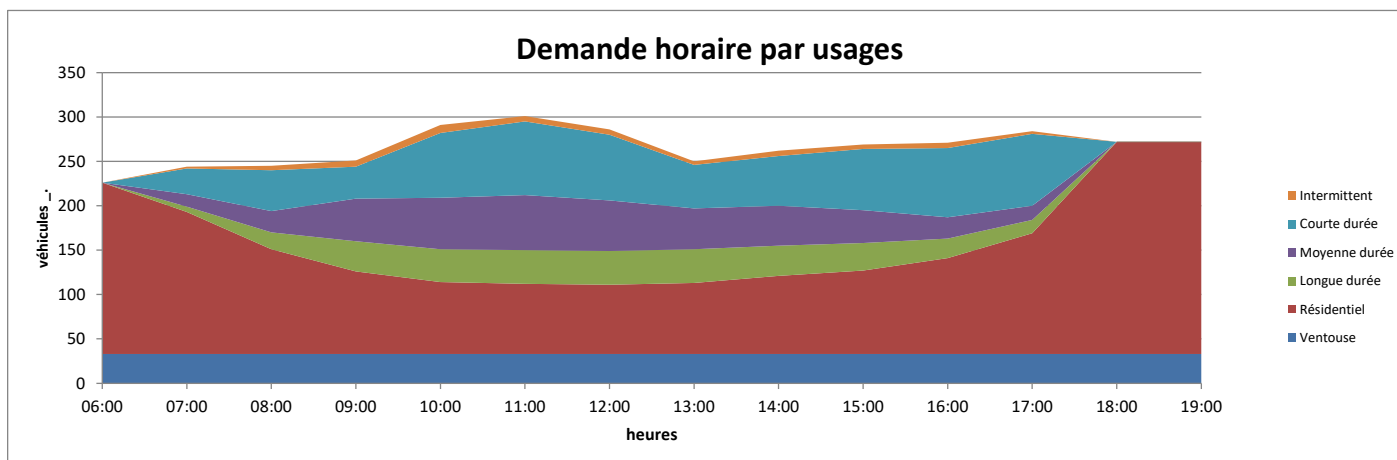
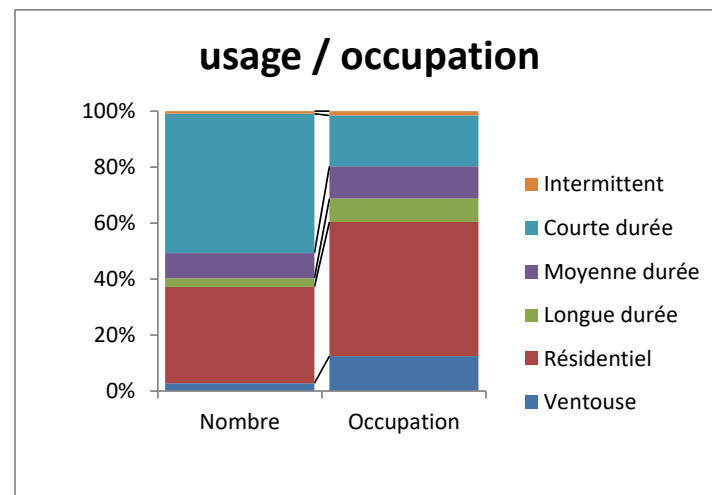
- Afin de disposer de la connaissance la plus fine possible des dynamiques de stationnement, une enquête de rotation du stationnement a été organisée le jeudi 18 mai,
- Il s'agit de relever partiellement les plaques minéralogiques des véhicules stationnés dans le périmètre du centre ville chaque heure 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

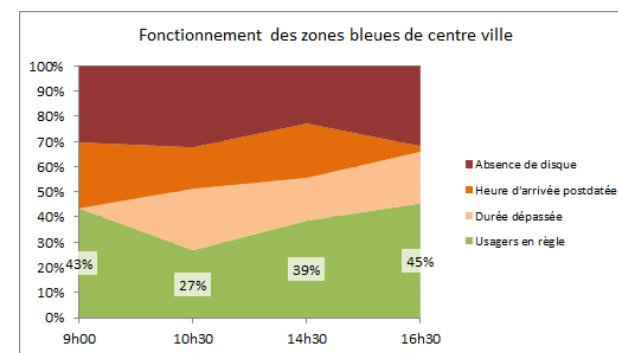
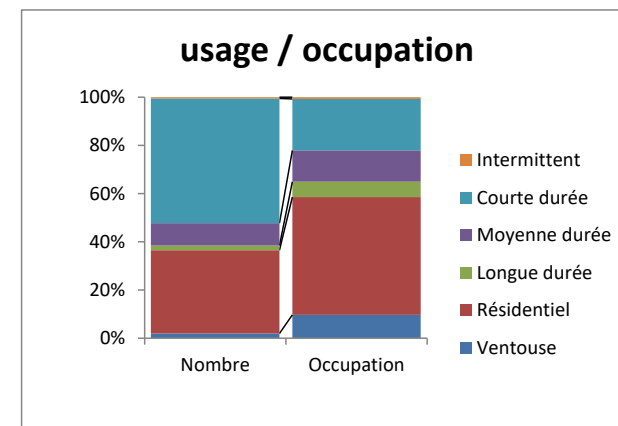
- Un **taux d'occupation moyen inférieur à 75%** et un **pic atteint à 11h (86%)**, synonyme de places disponibles sur l'ensemble du secteur (toutes zones confondues),
- Un parking du marché peu utilisé (occupation moyenne : 34%, occupation maximale : 46%). Le **quart des places occupées** (soit 60% 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

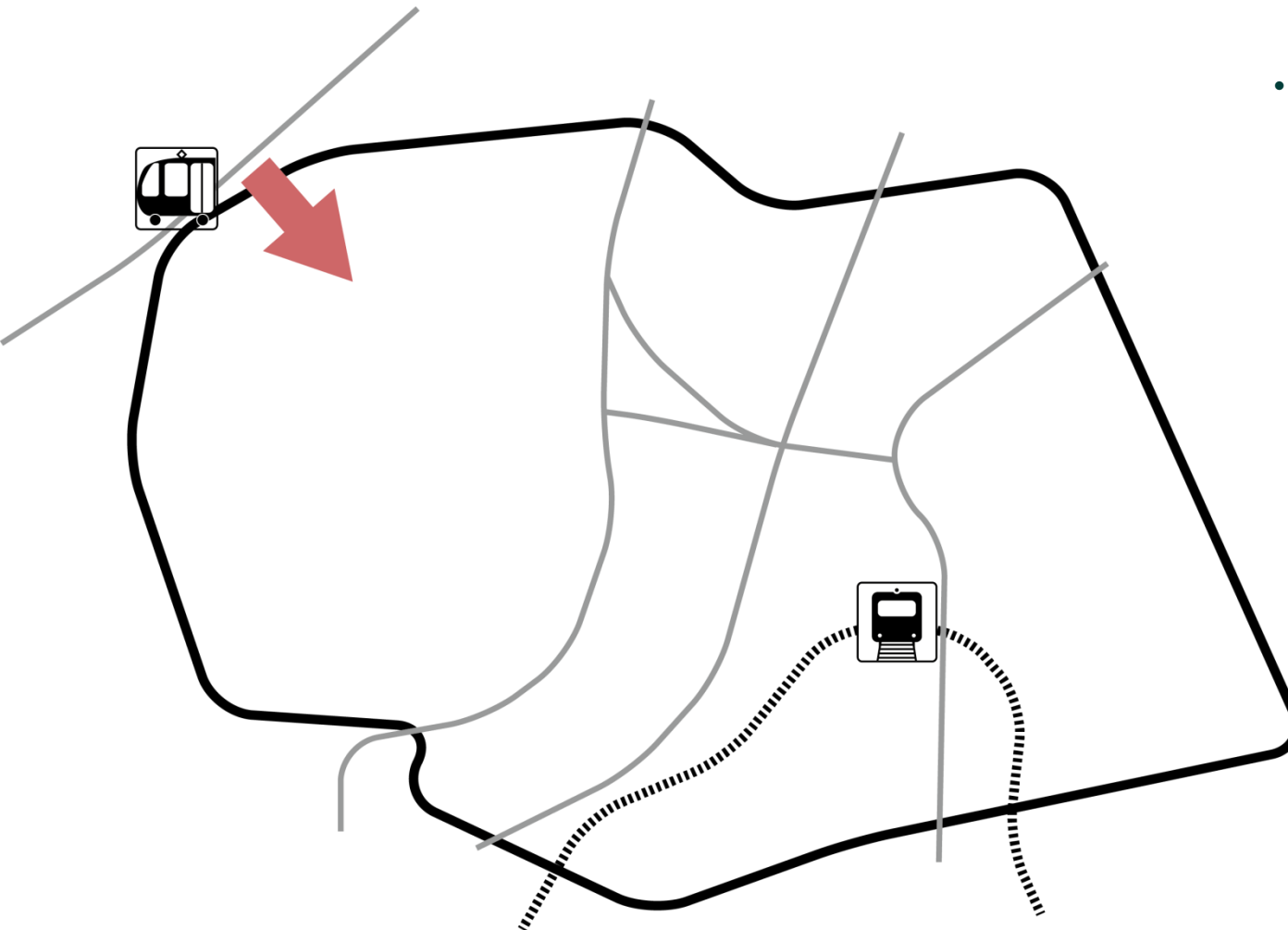
- La **zone bleue n'est globalement pas saturée, exceptée à certaines périodes**, (fin de matinée et/ou fin d'après midi)
- Un **usage courte durée (2h) compris entre 43% et 59% du total de ces usages**, alors que la zone bleue a vocation à recueillir 100% d'usage inférieur ou égal à 1h30,
- Un usage 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)

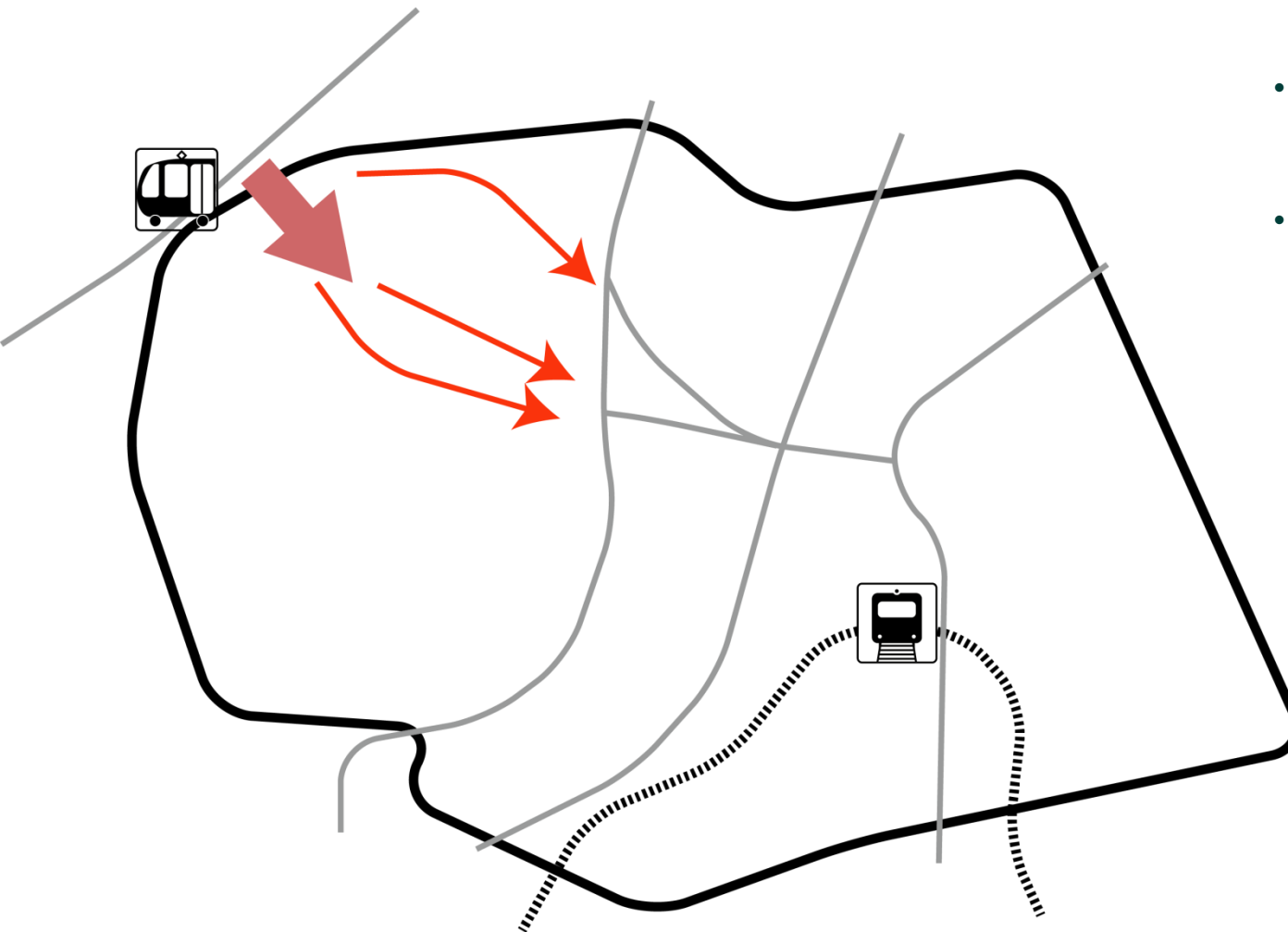
# Les enjeux de circulation et de stationnement pour la Ville de Fontenay



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

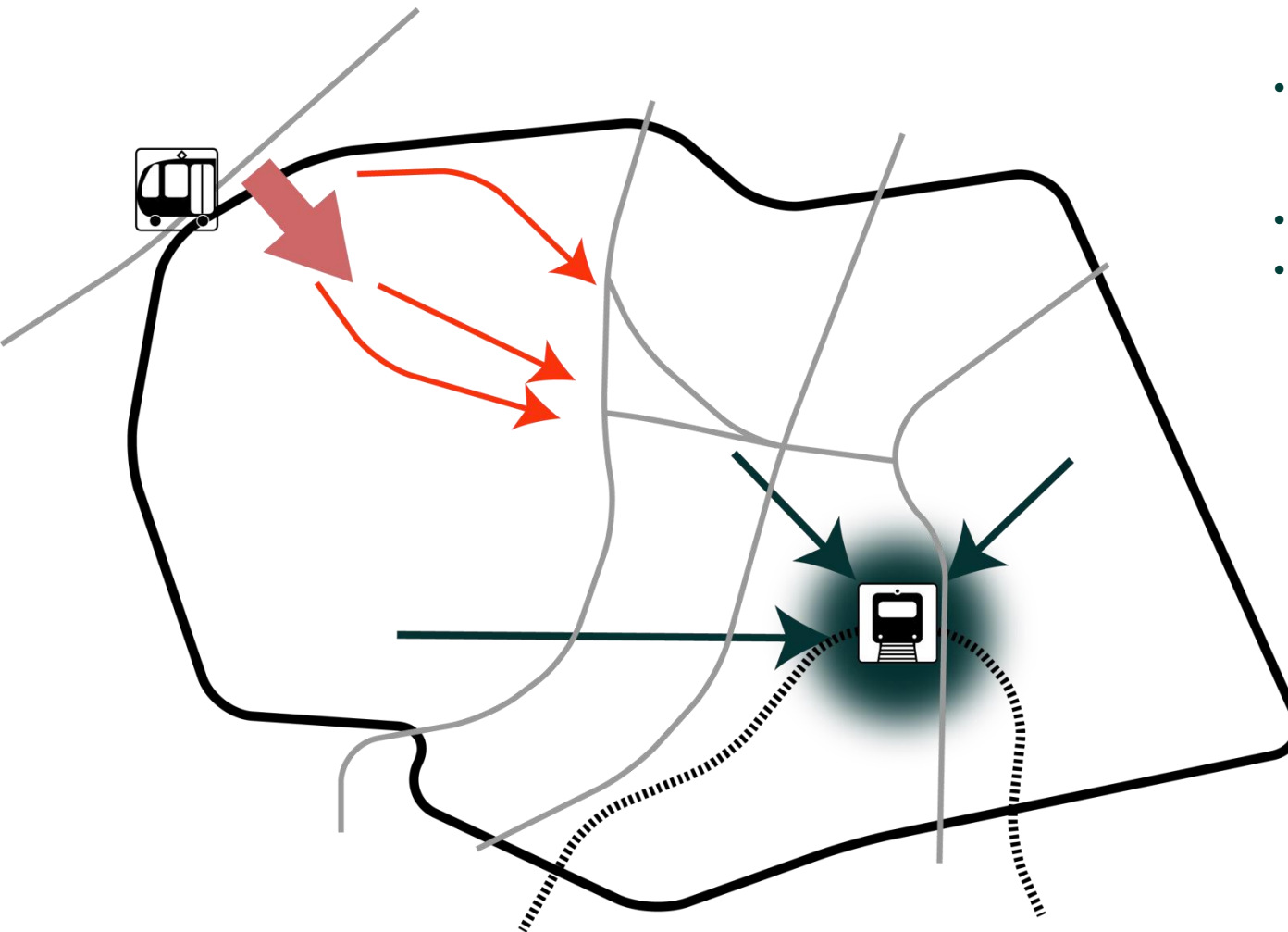


# Les enjeux de circulation et de stationnement pour la Ville de Fontenay



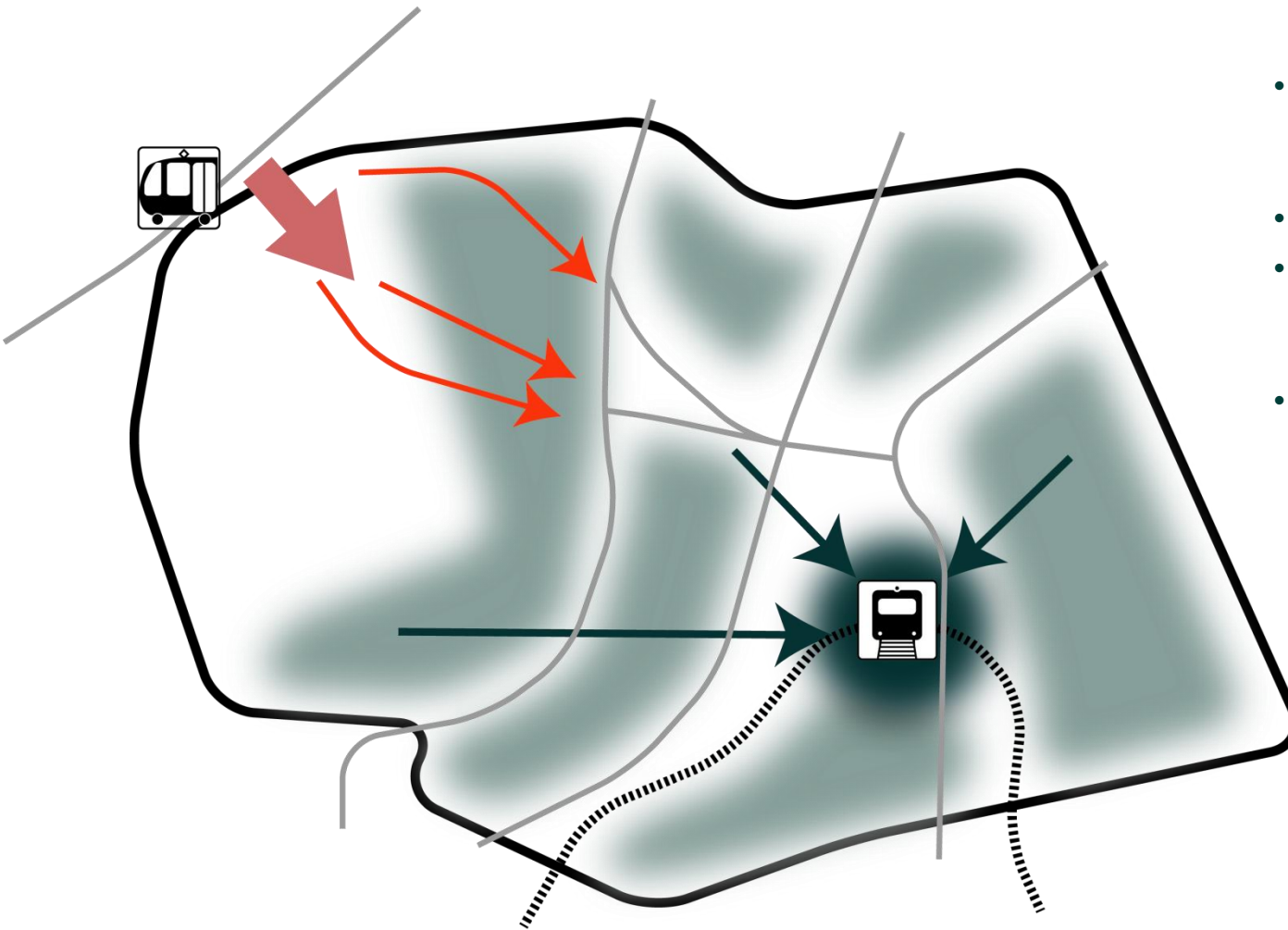
- La hiérarchisation des portes d'entrée de Fontenay, notamment à l'ouest
- L'accès au centre-ville

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



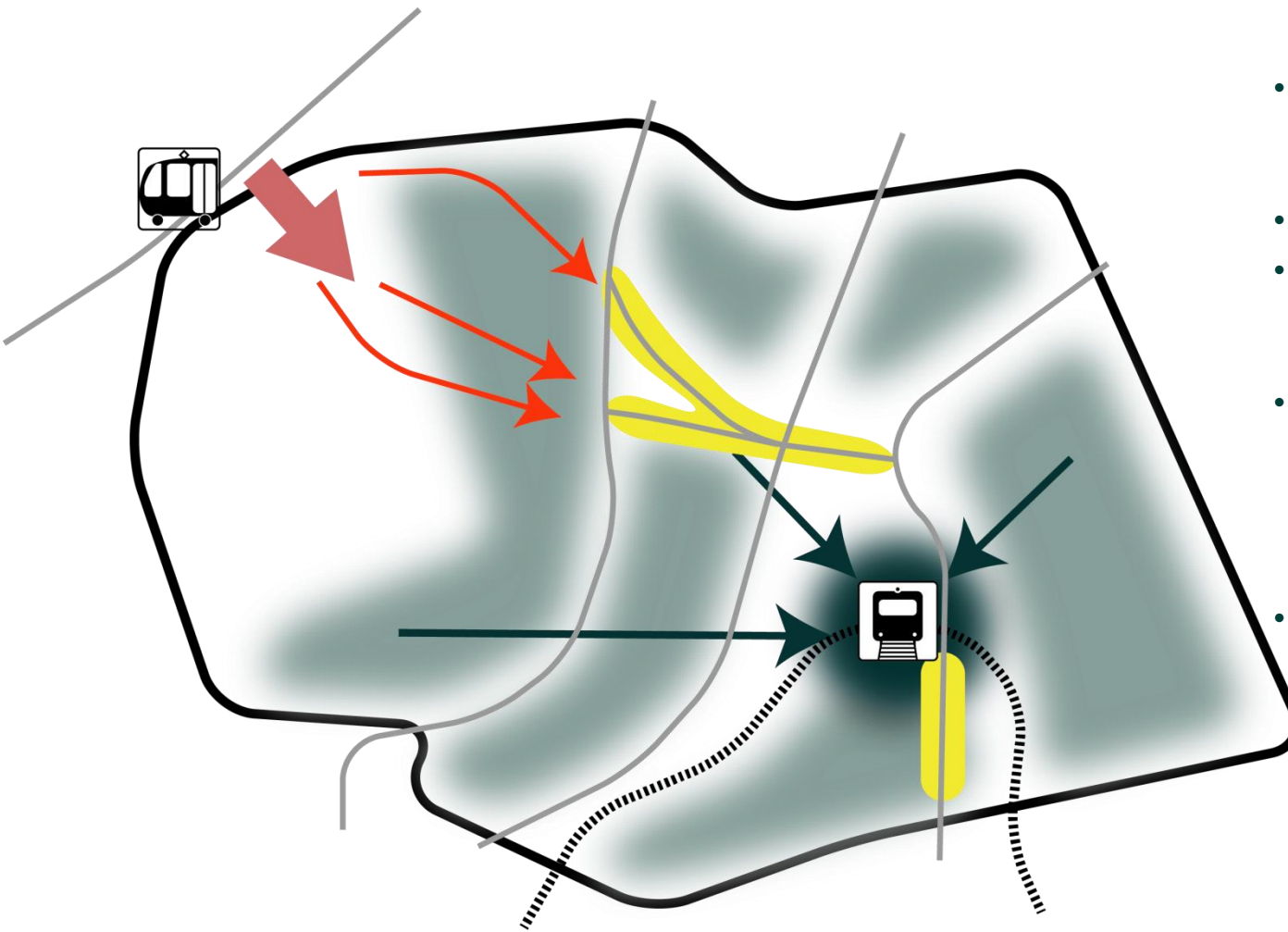
- La hiérarchisation des portes d'entrée de Fontenay, notamment à l'ouest
- L'accès au centre-ville
- L'accès, le stationnement et l'intermodalité en gare de Fontenay

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



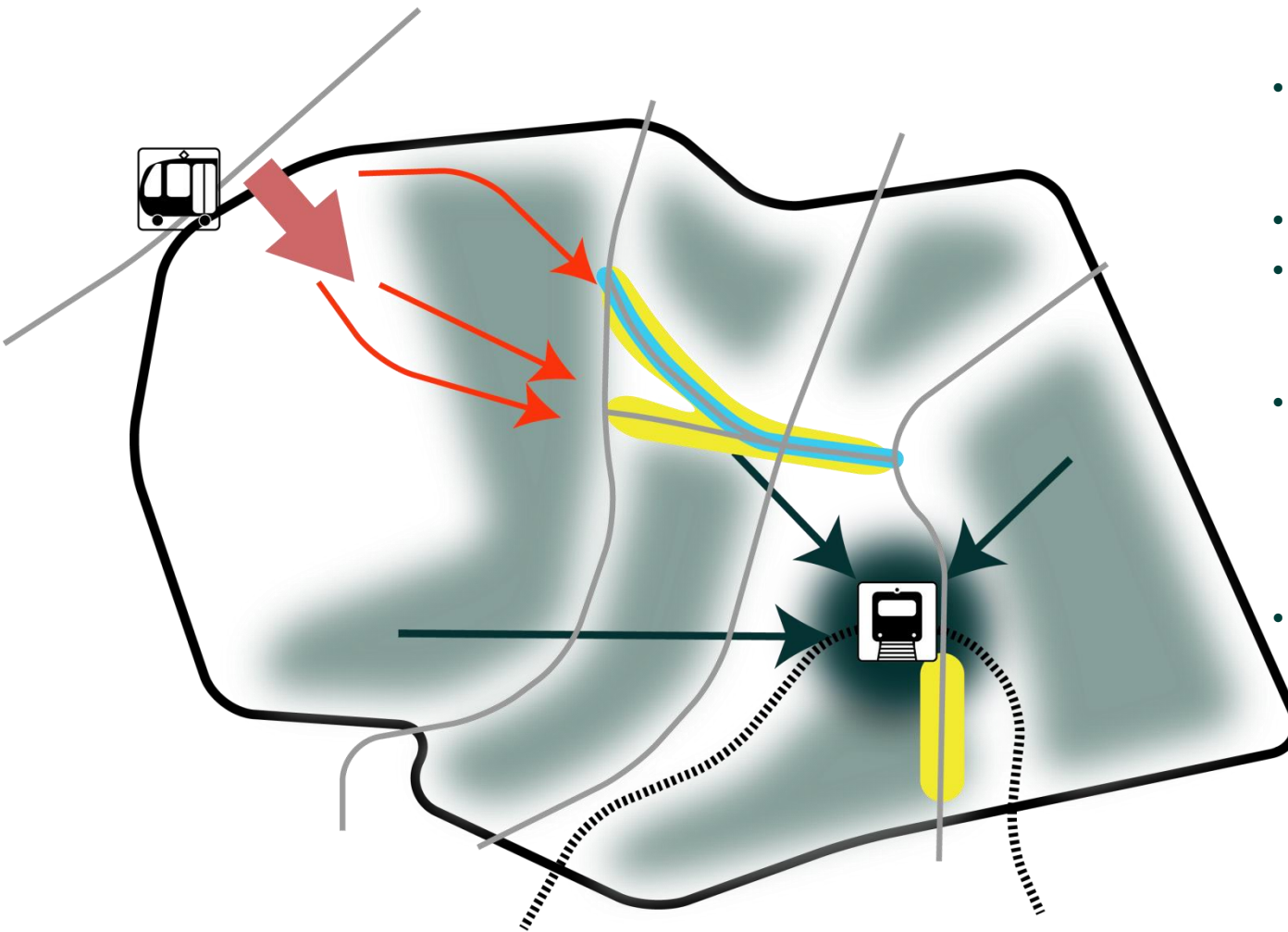
- La hiérarchisation des portes d'entrée de Fontenay, notamment à l'ouest
- L'accès au centre-ville
- L'accès, le stationnement et l'intermodalité en gare de Fontenay
- Le partage de l'espace public et la conciliation des fonctions de stationnement et de circulation dans les quartiers résidentiels,

# 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](mailto: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](mailto:benoit.gadiollet@iternet.org)

