

Bilan des travaux du Comité thématique sur la circulation et le stationnement à Fontenay

(3 octobre - 31 octobre 2017)

1 - Introduction

En réunion de la CEMUA, le 12 septembre, a été présenté et débattu le diagnostic de l'étude de circulation et de stationnement réalisé pour la mairie par la société ITER.

Plusieurs membres de la CEMUA ont souhaité que les Fontenaisiens puissent s'exprimer sur ce diagnostic. Il leur a été répondu que les Fontenaisiens pouvaient adresser à la mairie, avant fin octobre, des commentaires sur ce diagnostic et des propositions d'actions sur les enjeux identifiés au diagnostic.

Pour élaborer des commentaires et des propositions reflétant l'expression d'une majorité de Fontenaisiens, les cinq Comités d'Habitants de Fontenay ont organisé un Comité Thématique sur la Circulation et le Stationnement à Fontenay (CTCSF), constitué de représentants de chacun des cinq quartiers de Fontenay et de citoyens volontaires qui se sont manifestés auprès de leur Comité d'Habitants.

Ce document présente à la mairie une synthèse des travaux de ce comité thématique.

Nous espérons que cette synthèse sera prise en compte par nos élus dans l'élaboration des scénarios qui nous ont été annoncés pour la fin de l'année.

Nous regrettons cependant, de ne pas avoir pu faire un travail plus approfondi, compte tenu des délais imposés.

Toutes les réunions de ce comité ont fait l'objet de comptes-rendus détaillés qui peuvent être fournis sur demande.

2 - Principes généraux

- Toutes les propositions d'actions peuvent être élaborées au niveau de la commune, mais leurs réalisations détaillées doivent toujours faire l'objet d'une vraie concertation au niveau de chacun des quartiers. Les comités d'habitants semblent les acteurs tout désignés pour animer ces concertations.

- Toutes les propositions d'actions impliquant des modifications importantes du comportement des habitants de Fontenay devraient faire l'objet d'expérimentations, limitées dans le temps et /ou dans l'espace, avant une généralisation plus large tenant compte des résultats des expérimentations.

- Il est aussi nécessaire d'éviter les concertations restreintes, par exemple avec les seuls riverains d'une portion de rue. La concertation ouverte à tous les habitants d'un quartier permet de prendre aussi en compte l'avis de tous les usagers de la rue (piétons, cyclistes, automobilistes) et des riverains plus éloignés. Cela peut ainsi permettre de tenir compte de l'intérêt général du quartier plutôt que de quelques intérêts particuliers.

3 - La circulation

3 - 1 Commentaires sur le diagnostic

- Le niveau du flux de véhicules qui emprunte le carrefour de la Cavée n'est pas mentionné dans le diagnostic, alors que ce carrefour est très encombré et fait l'objet d'un grand projet de réaménagement.
- Le diagnostic ne donne pas le nombre de véhicules qui sont simplement en transit dans la rue Boucicaut. Même si cette mesure est difficile, ce serait pourtant une donnée très instructive pour l'analyse quantitative du trafic.
- Dans son rapport, ITER a identifié des boucles qui lui apparaissaient peu pertinentes. Pourtant, la plupart de ces boucles ont été mises en place suite à des demandes formulées par les habitants des quartiers concernés. Elles sont principalement justifiées par le gabarit des voies, par la topographie du terrain, par un besoin de pacifier la circulation dans certains quartiers (par exemple voisinage d'une école ou d'une crèche, limitation de circulations abusives qui évitent des feux rouges). Avant de procéder à des modifications, il conviendra donc d'avoir une concertation approfondie avec les habitants des quartiers concernés.
- Dans les enjeux de circulation, ITER mentionne l'accès au Centre ville. Il serait plus logique de parler d'accès aux parkings du Centre ville, les véhicules en transit pouvant normalement éviter le centre ville.

3 - 2 Propositions

3 - 2 - 1 Elaborer un plan d'action vélo, visant à réaliser des itinéraires cyclables continus sur l'ensemble de Fontenay, raccordés avec les aménagements cyclables des villes voisines, et avec des parkings à vélo sécurisés bien répartis sur toute la ville.

3 - 2 - 2 Réduire autant que possible la circulation automobile en centre-ville

Notre centre ville est en relief, avec des petites rues étroites et sinueuses qui y rendent effectivement la circulation difficile. Cette difficulté inévitable (les routes ne s'élargiront pas) s'amplifiera dans les années à venir du fait de l'arrivée de 3.000 Fontenaisiens avec leurs automobiles d'ici à 2030.

Il faut donc réduire au maximum les circulations de transit dans le centre ville. Cela est possible en renvoyant la circulation vers des itinéraires de contournement de l'axe Boucicaut qui existent (par exemple : rue Isidore (vers RER) / rue Robert Marchand / bld de la République / rue Jean Lavaud ou avenue Dolivet/rue des Pierrelais/rue Blanchard).

Concernant la rue Boucicaut, tout aménagement doit se faire dans une perspective de piétonisation partielle ou totale de cet axe à moyen terme. Il faut aussi dès à présent rechercher toutes les solutions de parking, ayant un accès non pas dans, mais autour de Boucicaut-centre-ville.

3 - 2 - 3 Réduire les circulations au carrefour de la Cavée

Ce carrefour va faire l'objet d'un réaménagement majeur, il est compliqué à gérer. En effet, c'est un carrefour à 7 voies, avec une part importante de véhicules tournant à gauche. La solution actuelle

consiste à ne donner accès au carrefour qu'à une seule voie à la fois, d'où des feux rouges très longs. Ceci se dégradera encore quand se rajouteront à ce trafic les véhicules entrant ou sortant des parkings souterrains à venir.

Il faut donc tout faire pour réduire les flux de voitures sur ce carrefour : réduire le trafic de transit par la rue Boucicaut, éviter aussi autant que possible d'y faire passer le trafic Ouest Est (il existe des solutions alternatives depuis le rond-point de la Division Leclerc, par l'avenue de la Division Leclerc à Chatillon, la rue D'Estienne D'Orves à Chatillon puis la rue des Pierrelais jusqu'à l'avenue Dolivet et le bas de la rue Boucicaut).

3 - 2 - 4 Améliorer l'accès et l'utilisation des parkings :

Pour les accès aux divers parkings, il faut séparer nettement les voies d'entrée des voies de sortie, et séparer aussi les accès aux parkings publics des accès aux parkings privés. L'expérience malheureuse des accès au parking sous le marché montre que la saturation du parking public entraîne des gênes inacceptables pour les utilisateurs du parking privé. Par ailleurs, les accès au parking perturbent forcément la voie sur lesquelles ils débouchent (le virage à gauche pour entrer ou sortir bloque le flux principal). Il paraît donc souhaitable d'étaler ces perturbations sur une plus grande longueur de voie.

3 - 2 - 5 Maintenir en « zone 30 » la totalité de la ville de Fontenay :

Bien que cette limitation ne soit pas toujours respectée, il ressort néanmoins que cela contribue à une circulation plus apaisée dans notre ville et que c'est un acquis à conserver et même à conforter, notamment par la mise en places de radars pédagogiques.

4 - Le stationnement

4 - 1 Commentaires sur le diagnostic

- Le diagnostic montre très clairement que le centre ville n'est généralement pas saturé (sauf le samedi matin) et que des places pourraient être libérées plus rapidement si les contrôles de police étaient renforcés.

- Le diagnostic n'a pas cherché à identifier, en dehors du centre ville, les autres « points noirs » où se posent des problèmes de stationnement : Ces points noirs sont en particulier aux limites des communes environnantes (Sceaux-Avenue Paul Langevin, Chatillon-Pierrelais-Blanchard-résidence du Moulin Vert, Bagneux - Avenue Gabriel Péri-rue du Moulin Blanchard) mais aussi au voisinage des ateliers de réparation auto (entreposage des véhicules clients) et autour de la gare RER

- On peut regretter qu'ITER n'ait pas pu approfondir son analyse sur le stationnement au vu des expériences menées par des villes similaires dans la petite couronne parisienne.

- ITER n'a pas essayé d'envisager les évolutions à moyen et long terme, qui pourraient influencer sur les aménagements à prévoir à court terme.

4 - 2 Propositions pour le stationnement des automobiles

4 - 2 - 1 Tout d'abord, un préalable impératif quel que soit le scénario retenu

Il faut procéder à la matérialisation (marquage au sol) des places de stationnement autorisées sur

l'ensemble du territoire de Fontenay.

Le comité recommande très fortement que les habitants des différents quartiers soient associés à cette opération avec les services techniques municipaux, car ils sont les plus à même de connaître le détail des problématiques de leur rue. Il faudra que les comités d'habitants se mobilisent et mobilisent les Fontenaisiens.

Stationnement sur le trottoir : la matérialisation des places risque de supprimer des emplacements tolérés quoique non officiels, en particulier au bord/à cheval sur les trottoirs. La ville peut décider d'autoriser le stationnement qui empiète sur le trottoir à condition que la zone restant libre pour les piétons soit d'au moins 1,30 m de large. Ces emplacements devront être matérialisés par des marquages au sol.

Places de livraisons : Fontenay compte peu de places de livraison, ce qui entraîne des problèmes de circulation lorsque les livreurs déchargent leur camion. Le marquage des places de stationnement pourrait être l'occasion de redéfinir des places de livraison. Dans le projet initial de la Cavée il semble n'y avoir qu'une seule place de livraison sur la maquette. Qu'en est-il réellement ? Afin de limiter les problèmes, une solution pourrait être de doter la commune d'un règlement de livraison, comme à Paris, afin de limiter celles-ci à certaines heures de la journée.

Places PMR : Fontenay manque d'environ 25 stationnements PMR, qui devront être définies lors de la matérialisation des places, si possible au niveau des points d'intérêt : commerces, bâtiments publics, cabinets médicaux...

4 - 2 - 2 Eviter le stationnement payant

Le Comité Thématique constate qu'une majorité de Fontenaisiens reste très hostile au stationnement payant sur les espaces publics.

En conséquence, le comité thématique a identifié deux scénarios qui pourraient être soumis à une consultation des fontenaisiens.

Il pourrait être aussi possible d'expérimenter le scénario 1 sur deux ou trois ans, puis d'expérimenter le scénario 2, si le scénario 1 n'était pas satisfaisant

4 - 2 - 3 Scénario 1, parking libre et gratuit

Amélioration du statu quo actuel par matérialisation des emplacements de stationnement autorisés et résorption des incohérences actuelles au niveau des emplacements réglementés.

En centre-ville, les zones très tendues doivent continuer à être gérées en « bornes minutes ». Les zones bleues et vertes sont maintenues mais pourront être ajustées en concertation avec les habitants du quartier et en fonction des contraintes, tant au niveau des besoins que des possibilités.

L'utilisation du parking sous le marché (aujourd'hui vide à 66% pendant 93% du temps) permettrait de diminuer le stationnement sur la place du Général de Gaulle et de la rendre plus attractive. Pour cela, il suffirait de modifier les modalités de stationnement au parking du marché en le transformant en zone bleue gratuite.

En dehors des zones bleues ou vertes, les stationnements matérialisés seront libres mais tout

stationnement en dehors du marquage, ou dépassant 7 jours (voitures ventouses) devront être verbalisés.

La réussite de l'application de ce scénario est liée au respect de la réglementation et donc à une verbalisation accrue de son non-respect, avec notamment une attention particulière pour les véhicules en stationnement abusif longue durée.

Par ailleurs, il faudrait aussi recenser toutes les possibilités de parking à Fontenay qui sont sous-utilisées, par exemple les places existantes dans les parkings privés des bailleurs sociaux ou des magasins Carrefour et A deux pas (8 places louées au parking du marché qui ne sont jamais utilisées). Comment les rendre accessibles et attractives ?

Il pourrait aussi être envisagé des incitations à utiliser son garage privé plutôt que la voie publique, à moins utiliser sa voiture, à se passer de voiture. Des systèmes de covoiturages, de partage de voitures, de partage de parking privés pourraient aussi contribuer à désengorger les voies publiques. Par exemple, des fontenaisiens qui se rendent à leur travail en voiture laissent vide leur parking privé en journée. Celui-ci pourrait ainsi accueillir des visiteurs en journée.

Il faudra cependant admettre que ce scénario 1 ne résoudra pas tous les problèmes mais comprendre que c'est la contrepartie du maintien du stationnement libre et gratuit.

4 - 2 - 4 Scénario 2, avec cartes de résidents

Le scénario 2 reprend les dispositions du scénario 1 mais propose la mise en place d'un stationnement résidentiel hors zones bleues et vertes.

Ce stationnement résidentiel s'appliquerait en priorité dans les zones « points noirs », pour permettre aux résidents de ne pas être en concurrence avec les habitants des villes environnantes qui apprécient la gratuité du stationnement à Fontenay.

Nous proposons donc de créer des zones de stationnement résidentiel délimitées (zones blanches) en conservant des zones de stationnement libres sur le reste de la commune.

Dans ces zones blanches, les emplacements matérialisés devraient faire l'objet d'un marquage spécifique (par exemple la lettre R au centre de l'emplacement) Dans ces mêmes zones, une proportion d'emplacements (10% par exemple) seraient réservées aux visiteurs et n'auraient pas le marquage spécifique. Le tracé de ces zones blanches devra faire l'objet de concertation avec les habitants du quartier.

Quels critères pour distribuer les cartes de résident ?

- une par véhicule, en tenant compte des places privées dont disposent les résidents, en propriété ou en location.
- Nous n'avons pas trouvé de critères pratiques et acceptables pour limiter le nombre de cartes de résidents dans une zone.

Une carte de résident s'obtiendra en faisant une demande de carte de résident (remplir un questionnaire), renouvelée annuellement pour que le système soit dynamique. (Il ne doit pas s'agir

d'un simple renouvellement automatique).

Carte de résident payante ou gratuite ?

Nous préconisons la gratuité pour les cartes de résident

Toutefois, si il était constaté que la gratuité entraînait une trop grande distribution de cartes de résidents, il pourrait être envisagé de rendre ces cartes payantes.

En effet, une carte de résident payante serait une bonne incitation à réduire le parc automobile. Mais il est clair que de nombreux fontenaisiens ne pourront pas se passer de voiture tant qu'ils ne disposeront pas de transports en commun performants. Si la carte de résident était payante, le montant annuel devrait donc être très raisonnable (50 euros par an par exemple) pour éviter une discrimination par l'argent, et compte tenu de la non garantie de la disponibilité d'une place. Enfin, le maintien dans Fontenay de zones de stationnement libre (accessibles sans carte de résident) permettra de conserver des places totalement gratuites

Enfin, il ne nous semble pas nécessaire de fournir des cartes de résident aux commerçants n'habitant pas la commune. Ils disposent déjà d'un tarif préférentiel au parking du marché.

4 - 3 Propositions pour le stationnement des deux roues

Les deux-roues (motorisés et non motorisés) doivent bénéficier d'arceaux bien répartis et bien visualisés (panneau) dans toutes les rues y compris résidentielles. Ces emplacements peuvent être mixtes (moto/vélo), mais avec une zone d'arceaux adaptée aux motos.

Le Plan des Déplacements Urbains en Ile-de-France prévoit qu'un emplacement de voiture sur 50 doit être pour deux-roues. Une solution pragmatique consiste à créer ces emplacements à l'endroit interdit au stationnement automobile : à moins de 5 m. en amont d'un passage piéton. Les deux-roues peuvent s'y garer sans bloquer la visibilité du piéton.

Caroline Alvaro

Claude Desplanches

Zina Oukaki

Christian Bourdeaux

Jean-Max Drouot

Stein Van Oosteren

Jean-François Bresse

Michel Faye

Marcelle Vernet

Iris Chanaud

Caroline Kervarc

Michèle Vidal

Anne Chauchereau

Véronique Lay

Bernard Welter

Alain Delahaye

Sylvie Lours

Christine Ziegler