



Concertation sur la réalisation du Schéma directeur des mobilités actives

Compte-rendu de la réunion citoyenne de mi-parcours
du 19 septembre 2023 à Bourg-la-Reine

Concertation sur la réalisation du Schéma Directeur des Mobilités Actives



Photo d'un des 4 ateliers de travail « Vivre ma rue et mon quartier »

La rencontre citoyenne de mi-parcours s'est tenue le mardi 19 septembre 2023, de 19h00 à 21h00 à l'espace Françoise Dolto à Bourg-la-Reine. Elle a réuni une cinquantaine de participants (hors représentants et membres des services de la Ville de Bourg-la-Reine).

Table des matières

1. Accueil républicain et introduction.....	3
2. Présentation de la méthodologie de réalisation du SDMA et des résultats du diagnostic et du questionnaire habitants et usagers.....	4
3. Temps d'échange avec les citoyens.....	6
4. Présentation du scénario envisagé pour le SDMA et annonce des prochaines étapes.....	10
5. Temps de travail sur le scénario en sous-groupes.....	11

1. Accueil républicain et introduction

Louise CORMIER, animatrice SYSTRA, salue et remercie l'ensemble des participants pour leur présence, avant de se présenter, ainsi que ses collègues, et d'inviter Patrick DONATH, Maire de Bourg-la-Reine, à partager un mot d'accueil républicain.

Patrick DONATH, Maire de Bourg-la-Reine, souhaite la bienvenue aux participants. Il rappelle que la démarche de concertation sur le Schéma Directeur des Mobilités Actives (SDMA) a commencé depuis quelques mois et que le travail sur les scénarios a bien avancé, et tend vers des schémas opérationnels. Il revient sur le terme de « mobilités actives », qui désigne les modes de déplacement pas ou peu motorisés.

Il rappelle en outre que des éléments seront partagés issus de l'enquête diffusée auprès des participants.

Il évoque quelques objectifs de ce plan : améliorer les circulations cyclables et piétonnes.

Il remercie les participants de partager leur expertise citoyenne d'usager à l'occasion de cette réunion.

Louise CORMIER, animatrice, SYSTRA, demande à Monsieur DONATH de préciser quelles sont ses attentes vis-à-vis des participants ce soir.

Patrick DONATH, Maire de Bourg-la-Reine, précise que les participants peuvent notamment partager leurs expériences, leurs ressentis et leurs suggestions pour améliorer les circulations du quotidien sur la ville de Bourg-la-Reine.

Louise CORMIER, SYSTRA, revient sur le déroulé de la rencontre, en 3 temps :

- Temps de présentation de la méthodologie et des résultats du diagnostic et du questionnaire « habitants et usagers » par Messieurs NICOLAS et LEGENDRE, respectivement Maire Adjoint aux mobilités, au numérique et à l'innovation des services au public et élu à délégué à la ville cyclable.
- Temps d'échanges avec le public.
- Temps de présentation spécifique sur les aménagements envisagés, par Messieurs NICOLAS et LEGENDRE.
- Atelier sur table selon deux axes de travail « Mon quartier, ma rue » et « Ma ville »

2. Présentation de la méthodologie de réalisation du SDMA et des résultats du diagnostic et du questionnaire habitants et usagers

Cédric NICOLAS, Bourg-la-Reine, salue les participants à la réunion et revient sur les objectifs du SDMA, qui concerne tous les modes de déplacement impliquant une activité musculaire. Le SDMA vise à amplifier et accompagner le développement du vélo et de la marche à pied sur le territoire de la commune tout en permettant un bon interfaçage avec les communes limitrophes et les stratégies des collectivités (métropole, département, région).

Il revient ensuite brièvement sur les différentes étapes de la démarche portée par la ville :

- Diagnostic de terrain : relevés (compteurs), visite de terrain avec les élus ;
- 1^{ère} rencontre publique et questionnaire publié en ligne et dans le magazine de la ville au printemps 2023.

Monsieur LEGENDRE énonce les résultats du diagnostic :

- Bourg-la-Reine est un nœud de transport majeur (transports en commun et voiture individuelle) ;
- Les habitudes de déplacement sont plutôt tournées vers l'automobile mais les nouveaux aménagements (pistes cyclables sur les grands axes, etc.) permettent la pratique de mobilités actives, notamment sur la RN920 ;
- Malgré les derniers aménagements réalisés en faveur des piétons, ceux-ci n'ont pas l'impression d'un partage équilibré de l'espace public.

Monsieur LEGENDRE explique que ces constats généraux invitent à repenser la cohabitation entre les différents usages, non dans une logique d'opposition mais bien de partage équitable.

Tristan LEGENDRE, Bourg-la-Reine, revient plus dans le détail sur 3 thèmes majeurs du diagnostic.

Thème 1 : Cyclistes

Tristan LEGENDRE revient sur l'historique d'aménagement progressif des grands axes (routes départementales, boulevard Joffre, etc.), avec des pistes cyclables, ou, à défaut, avec des bandes cyclables¹. Il précise que les pistes ont été progressivement élargies (boulevard Leclerc, avenue Joffre, etc.) pour

¹ Une bande cyclable est une portion de la chaussée réservée aux cyclistes sans séparation physique d'avec la route principale, tandis qu'une piste cyclable est une voie spécialement aménagée et séparée de la route pour l'usage exclusif des cyclistes.

Concertation sur la réalisation du Schéma Directeur des Mobilités Actives

améliorer le confort des usagers mais que **certaines lacunes (et parfois obsolescence) d'aménagement persistent**, notamment au passage de l'avenue Galois, sur la rue de Port-Galant ou encore l'avenue Victor Hugo. Il indique également que, sur les espaces déjà aménagés, des dysfonctionnements peuvent survenir.

Sur le reste des rues, **l'autorisation quasi-systématique du passage à contresens des vélos permet une relative facilité de circulation**, même dans les rues à sens unique. Monsieur LEGENDRE explique en outre que **l'installation de panneaux M12** (autorisant le passage de feux rouges dans certaines configurations de croisements) **participe à la fluidité des trajets à vélo**.

Thème 2 : Piétons

Tristan LEGENDRE revient ensuite sur la pratique de la marche à pied. Il rappelle que tous les quartiers de la ville sont accessibles depuis le centre en 20 minutes. Il explique qu'en facilitant l'accès aux vélos, les circulations des piétons ont pu être rendues plus difficiles par la densification des flux vélos et l'ajout de mobilier urbain, comme les arceaux à vélo.

Il conclut sur le fait que, même si Bourg-la-Reine compte parmi les villes du « quart d'heure », le confort des piétons peut encore être amélioré.

Thème 3 : Végétalisation

Il revient en dernier lieu sur la végétalisation, dont l'utilité est d'autant plus importante dans le contexte de canicule accru par le dérèglement climatique. Si les arbres sont relativement généreux sur les grands axes, il souligne (à partir d'une carte présentée au diaporama) que les parties résidentielles de la commune pourraient être davantage verdies.

Cédric NICOLAS, Bourg-la-Reine, propose de présenter les pistes d'évolution envisagées à ce stade de la réflexion. Il met notamment en avant, sur la base d'une carte :

- **La sécurisation des abords de certaines écoles**. Il mentionne les premiers effets bénéfiques de la mise en œuvre du dispositif « rue aux écoles » pour l'école du quartier République.

Concertation sur la réalisation du Schéma Directeur des Mobilités Actives

- **L'amélioration de la perméabilité² pour certains quartiers** (Bas-Coquarts ; entre la rue de la Bièvre et la rue Thorelle). Il explique que certains grands blocs urbains de bâtiments obligent les passants à les contourner.
- **La sécurisation de certains carrefours pour les piétons.** Cela implique une réflexion sur l'amélioration de la circulation des vélos sur lesdits carrefours.
- **Amélioration de l'aménagement cyclable.** Il évoque notamment la création de pistes avenue Galois et rue de Port Galand, le passage en double sens vélo de la rue de la Bièvre. Il note en outre que l'utilisation de la contre-allée par les vélos (Avenue du Général Leclerc) peut créer des conflits avec les piétons, tout comme les modalités actuelles de stationnement des vélos (nombre insuffisant d'arceaux, mauvais positionnement).

Tristan LEGENDRE, Bourg-la-Reine, revient sur les résultats de la consultation des habitants, qui a rassemblé 411 réponses, un chiffre qu'il estime assez important et permettant d'assurer une forme de représentativité malgré la présence de quelques biais (surreprésentation des personnes âgées, surreprésentation des personnes pratiquant les mobilités actives).

Il revient sur les éléments de conclusion saillants de l'étude :

- **L'appétence des habitants pour le vélo constatée dans la commune est confirmée par l'étude**, avec la diversification des usages (vélo avec les enfants, etc...). Il mentionne, à titre d'illustration, l'augmentation de l'utilisation du Vélib avec plus de 6 000 utilisations au mois de juillet (chiffre record), l'amélioration de l'exploitation du parking sécurisé près de la gare. Monsieur LEGENDRE souligne que cette appétence marquée se double de la perception de plusieurs freins car la diversification des usages (vélos-cargos, vélos électriques) nécessite d'adapter les règles de cohabitation et les aménagements.
- **La marche est beaucoup pratiquée sur la commune**, notamment couplée à l'utilisation de transports en commun (bus), pour accéder aux activités sportives et culturelles, aux commerces et aux services. Cependant, des difficultés restent présentes, notamment pour les personnes à mobilité réduite. D'après lui, ces difficultés ont pu être renforcées par les aménagements successifs en faveur du vélo et nécessiteraient un rééquilibrage.
- **Le public cycliste est plutôt jeune** mais rassemble toutes les classes d'âge. Si aucun « point noir » ne ressort de l'analyse des questionnaires, des améliorations « au fil de sont à prévoir et mettre en œuvre progressivement.
- **La sécurisation et la continuité des cheminements piéton et vélo font l'objet d'une forte demande de la part du public.**

² La perméabilité urbaine fait référence à la capacité d'une zone urbaine à permettre la circulation fluide des personnes à travers diverses parties de la ville. Elle implique la création d'un environnement urbain qui favorise la mobilité, la connectivité et la durabilité, en évitant les obstacles et les barrières qui entravent ces flux.

3. Temps d'échange avec les citoyens

Louise CORMIER, SYSTRA, propose de passer au temps d'échange avec les citoyens. Elle rappelle les règles de prise de parole et indique qu'une synthèse des résultats du questionnaire sera transmise à celles et ceux qui le souhaitent.

Un Réginaburgien explique être résident depuis 18 mois environ et dit encore découvrir la commune. Il explique que Bourg-la-Reine est la plus petite commune des Hauts-de-Seine, et qu'il pratique presque uniquement la marche, même pour aller jusqu'à Paris (marcher jusqu'à station Bagneux – métro 4). Il dit que l'accent est mis sur le vélo et que c'est la tendance dans toutes les communes mais souhaite que l'on évoque aussi la voiture. Il explique utiliser la Nationale 20 depuis très longtemps et que lorsqu'il l'empruntait, il avait deux hantises principales, les traversées d'Antony et de Bourg-la-Reine.

Il constate qu'il y a une grosse amélioration dans la fluidité du trafic à Bourg-la-Reine et souhaiterait qu'elle ne soit pas réduite par des aménagements spécifiques. Il estime notamment ne pas avoir constaté de difficulté sur les croisements mentionnés par les intervenants.

Il explique, qu'en tant que piéton, il attend plus de sécurité, notamment de la part des monoroues (« hoverboards »), trottinettes et vélos. Il estime que le code de la route n'est pas respecté par ces catégories d'usagers et que la création d'exceptions à la règle supprime cette dernière. Il dit être régulièrement témoin de cyclistes n'empruntant pas les pistes cyclables.

Il reconnaît enfin la difficulté à faire coexister des usages qui se diversifient et qui augmentent.

Un Réginaburgien souligne la difficulté de faire des généralisations dans ce type d'exercice. Il estime à titre personnel que la plupart des cyclistes sont respectueux du Code de la Route.

Il souhaite savoir quelle est la vitesse maximale des voitures à Bourg-la-Reine, n'ayant vu que des panneaux 30. Il dit avoir été plusieurs fois doublé par des voitures clairement au-dessus de la limitation dans des zones résidentielles.

Il explique ne pas avoir de difficulté en tant que cycliste mais s'inquiéter pour son enfant et a donc décidé de le faire rouler sur le trottoir pour assurer sa sécurité.

Un Réginaburgien indique qu'il est à la fois automobiliste, piéton et cycliste. Il explique que le principal défaut du réseau actuel est le manque de continuité avec les autres communes limitrophes (par exemple, pour aller au Parc de Sceaux, à partir de la fin de l'avenue Victor Hugo). Il se demande comment avoir un schéma qui permet d'insérer Bourg-la-Reine dans des mobilités qui vont au-delà de Bourg-la-Reine.

Concertation sur la réalisation du Schéma Directeur des Mobilités Actives

Il estime en outre que la commune fait office de *park and ride* pour beaucoup d'habitants des communes limitrophes (accès au RER B). Il indique qu'il faut donc développer d'autres types de mobilités pour que les automobilistes ne soient pas contraints d'utiliser leur véhicule. A défaut, cela créerait davantage de difficultés à stationner pour les riverains.

Il met l'accent sur l'importance de mesurer les effets induits par les changements proposés et mentionne à titre d'exemple le barrage de l'Avenue de la République qui a un côté bénéfique (sécuriser l'école) et des nuisances reportées (trafic rue Carrière Marlé).

Louise CORMIER, SYSTRA, remercie les participants pour leur prise de parole et se tourne vers les intervenants de la ville.

Cédric NICOLAS, Bourg-la-Reine, remercie le premier participant pour son intervention, qui permet de justifier la démarche de la Mairie. Il insiste sur le fait que l'objectif n'est pas de donner toute la place au vélo mais de permettre des circulations inclusives (notamment pour les piétons, qui ont l'impression de voir leurs conditions de circulation se dégrader).

Tristan LEGENDRE, Bourg-la-Reine, souligne que les conclusions du diagnostic ont permis à l'équipe municipale de prendre véritablement conscience de cet enjeu pour la population.

Cédric NICOLAS, Bourg-la-Reine, revient sur la deuxième question posée. Il rappelle que la commune est limitée à 30 km/h sauf sur la RD 920 (limitation à 50 km/h). Monsieur NICOLAS explique que la commune est en discussion avec le Préfet du département des Hauts-de-Seine pour limiter également la RD 920 à 30 km/h.

Un participant estime hors-micro que, si les habitants de la ville pouvaient respecter cette règle, il serait satisfait.

Patrick DONATH, Maire de Bourg-la-Reine, souhaite illustrer la difficulté à faire respecter les limitations de vitesse avec un exemple daté du matin.

Il dit avoir donné l'ordre à la police municipale de procéder à des contrôles dans l'Avenue Galois et que seules 2 contraventions ont été administrées. D'après lui, ce faible nombre s'explique par la tendance des automobilistes à publier la position des radars via des applications comme *Waze*. Il dit avoir pu observer ce partage d'information en moins de 5 minutes.

Il estime qu'une solution alternative est celle des feux de signalisation couplés à des radars (passant au rouge en cas d'excès de vitesse), déjà mise en place à certains emplacements, notamment avenue Carnot.

Un Réginaburgien souhaite revenir sur les modalités de signalisation en ville. Il explique qu'en venant de la rue des Blagis jusqu'à la réunion de concertation, il a compté 15 panneaux différents en 150 mètres. Il précise que ces panneaux portent à la fois sur la vitesse, la coexistence de plusieurs modes de déplacement, des contraintes de hauteur, etc. Il estime que trop de signalisation tue la signalisation et qu'il faudrait rationaliser l'information routière et

Concertation sur la réalisation du Schéma Directeur des Mobilités Actives

mettre en cohérence des injonctions contradictoires. Il souhaite notamment que la Mairie revienne sur la possibilité, pour les cyclistes, de rouler à sens interdit dans la plupart des rues d'habitation.

Cédric NICOLAS, Bourg-la-Reine, revient sur la question du stationnement, qui a été retravaillée par la Mairie. Il explique que, pour faire en sorte d'éviter le stationnement des personnes étrangères à la ville sur le parking du centre-ville, un abonnement avec un tarif spécial a été mis en place.

Sur la continuité des circuits cyclables il rappelle que des discussions sont en cours avec toutes les collectivités (Région, département, communes limitrophes) pour améliorer la fluidité de circulation, et que, si les riverains sont bloqués à la sortie de Bourg-la-Reine, c'est que la commune est légèrement en avance en termes de développement des pistes cyclables par rapport à ses voisines.

Il mentionne en outre le projet de requalification de la RD920, qui vise à apaiser les circulations pour l'ensemble des utilisateurs.

Louise CORMIER, SYSTRA, remercie Monsieur NICOLAS pour ses éléments de réponse et donne la parole à la salle.

Un Réginaurgien explique que la restitution faite par l'équipe municipale semble juste dans les mobilités vécues, tant du point de vue du vélo, que du piéton et de l'automobile.

Il souhaite partager une information pour tous les participants :

- Les panneaux bleus et ronds sont des obligations ;
- Les panneaux bleus et carrés partagent des informations mais ne constituent pas des obligations.

Il revient sur l'importance de respecter le Code de la route afin de faciliter les trajets de tous et mentionne, à titre d'exemple, le stationnement en double-file qui a lieu systématiquement à l'angle de la rue de la Bièvre, et qui bloque la piste cyclable. Il estime que, jusqu'à la Porte d'Orléans, la piste sert de double-file pour les voitures, notamment à proximité des commerces.

Un Réginaurgien souhaite revenir sur l'importance de se concerter avec les communes voisines, étant donné que Bourg-la-Reine est trop petit vues les potentialités du vélo. Il évoque le fait que le vélo est compétitif par rapport au métro pour aller à Paris.

Concernant WAZE, il dit ne pas être trop gêné par les phénomènes d'adaptation des comportements des automobilistes en cas de contrôle, puisque cela permet *in fine* le respect du code de la route.

Concertation sur la réalisation du Schéma Directeur des Mobilités Actives

Il estime qu'il n'est pas possible de penser la rue en termes de zones exclusives pour chacun des usagers et qu'il y a un problème de représentation collective. Il cite à titre d'exemple l'exaspération de chaque type d'utilisateur (piéton, voiture, cycliste, etc..) dès lors qu'un autre type d'utilisateur utilise l'espace qui ne lui était pas spécifiquement dédié. Il estime qu'il faut que chacun comprenne que l'espace est partagé et que les circonstances imposent d'adapter son allure.

Il encourage l'assemblée à ne pas commencer à ne pas opposer les différents modes d'utilisation.

Il termine son intervention à l'attention de tous les piétons qui peuvent parfois traverser en diagonale une route en l'absence de passage de piéton et de trafic routier et explique que les cyclistes fonctionnent pareil (pas de danger, pas d'arrêt).

Une Réginauburgienne s'interroge sur les normes en vigueur concernant la largeur des trottoirs, notamment avant la rue de Thorelle, où il est impossible de marcher à deux, de front, et où les cyclistes prennent la rue en sens interdit strict, ce qui donne lieu à de nombreuses situations de danger.

Elle souhaiterait en outre que la revue de la commune dédie un dossier sur la signalisation vélo afin de faire de la pédagogie pour tous.

Une Réginauburgienne partage l'avis du précédent participant.

Un Réginauburgien souhaite souligner l'importance de faire simple en termes d'aménagements, arguant que « le mieux est l'ennemi du bien ». Il cite deux exemples :

- Interruption brutale de la piste cyclable dans la rue de la Bièvre au niveau de l'Avenue Galois. Il estime qu'un accident grave est possible avec les automobilistes car ceux-ci peuvent être surpris par les cyclistes.
- Dans les rues très étroites, le Maire n'est pas obligé d'appliquer la directive européenne permettant aux vélos de rouler à contre-sens si une alternative est possible. Il mentionne notamment le cas de la rue Charpentier ou de la rue de Tassigny ou encore rue Alfred Nombrot où il est impossible à un vélo et à une voiture de se croiser.

Une Réginauburgienne se déplace avec sa petite fille et explique que la RN20 est dangereuse car certains vélos très rapides ne font pas attention aux piétons. Elle explique que la rue piétonne René Rœckel, voit beaucoup de cyclistes ne pas descendre de vélo.

Un Réginauburgien explique que le sujet du transit de poids lourd n'a pas été abordé. Il explique que ceux-ci peuvent poser problème dans les quartiers d'habitations. Il évoque également les camions de livraison qui respectent rarement les limitations de vitesse.

Une Réginauburgienne partage le fait d'avoir failli être renversée à 3 reprises avec son bébé, par des vélos conduits par des personnes jeunes. Elle souligne l'importance de protéger les enfants.

Cédric NICOLAS, Bourg-la-Reine, explique que la plupart des questions pourront être débattues davantage pendant l'atelier.

Il revient sur l'interruption cyclable de la rue de Galois et explique que le sujet est travaillé avec le département, pour faire une piste cyclable adaptée devant le collège et l'école Pierre Loti.

Tristan LEGENDRE, Bourg-la-Reine, rappelle que l'intention de la Mairie est d'intégrer à sa réflexion toutes les remarques et propositions qui ont été faites et qui le seront au cours de l'atelier.

4. Présentation du scénario envisagé pour le SDMA et annonce des prochaines étapes de la démarche

Louise CORMIER, SYSTRA, propose de passer au second temps de présentation.

Cédric NICOLAS, Bourg-la-Reine, présente une proposition de Schéma d'intention général. Il explique que deux dimensions doivent notamment être préparées :

- Aménagements cyclables, notamment selon les axes du « RER vélo » qui pourront avoir lieu à moyen-terme et permettre la continuité avec les autres communes autour ;
- Espaces résidentiels qui nécessitent des aménagements différents par rapport à ceux des axes structurants, et une circulation apaisée à l'échelle de la rue.

Il ajoute que deux espaces urbains sont identifiés pour être réaménagés en profondeur : la Place Condorcet (apaisement) et la quartier de la Faïencerie (réhabilitation) ;

Tristan LEGENDRE, Bourg-la-Reine, explique que la réflexion proposée aux participants à la réunion consiste à réfléchir à la fois à la rue de demain mais aussi aux circulations à l'échelle de la ville, dans un contexte de déplacement des équilibres et de promotion des usages décarbonés.

Il rappelle que la Mairie souhaite, à travers le présent atelier, définir des orientations de long-terme tout en identifiant, grâce à l'expérience et aux témoignages des Réginaburgiens, des exemples et suggestions pour l'amélioration des circulations quotidiennes. Il souligne l'importance des actions à mener de manière immédiate et de la hiérarchisation qui peut être proposée entre les différents projets et directions possibles.

Louise CORMIER, SYSTRA, propose aux participants de poser encore quelques questions avant de passer au travail en atelier.

Un Réginaburgien est attristé par les bisbilles entre piétons et cyclistes et souligne que la voiture dispose en réalité de toute la place et fait la norme. Il explique que les sens interdits existent à cause des voitures.

Il revient sur la notion de violence et estime qu'on la retrouve dans des situations qui peuvent paraître anodines, comme lorsque quelqu'un est obligé de marcher sur la route parce qu'une voiture barre le trottoir.

Concernant les limitations de vitesse il explique que les relevés effectués avec des dispositifs pédagogiques montrent que 80% des relevés sont en dépassement. Il souligne à ce titre que le journal municipal est probablement le bon vecteur pour faire de la pédagogie.

Enfin, il revient sur les arbres et explique que s'il y en a si peu, c'est parce que le stationnement des voitures prend beaucoup de place.

Une Réginaburgienne explique que la suppression de la ligne de bus Paladin qui permettait de relier la Faïencerie au centre-ville et son remplacement par un service de bus à la demande est source de difficultés. Elle estime que le service a été détérioré pour de nombreux habitants qui n'osent pas solliciter ou ne souhaitent pas utiliser le nouveau service « à la demande ».

Une Réginaburgienne est d'accord avec ce que vient de dire la personne précédente. Elle veut attirer l'attention du public sur le devenir des personnes qui traversent Bourg-la-Reine à pied entre le RER et les arrêts de bus 192-197...

Louise CORMIER, modératrice SYSTRA, remercie les participants pour leurs questions et lance l'atelier thématique après avoir pris le temps d'en expliquer les principes.

Patrick DONATH, Maire de Bourg-la-Reine, remercie enfin les participants et leur souhaite un bon travail en atelier, avant de rappeler qu'une restitution aura lieu sous forme de balade urbaine dans les mois à venir et que tous les participants seront tenus au courant.

5. Temps de travail sur le scénario en sous-groupes

Les participants à l'atelier de concertation travaillent environ 45 minutes, répartis en 4 sous-groupes thématiques « Ma rue, mon quartier » ou « Ma ville ». Leurs conclusions sont synthétisées ci-dessous.

Pendant et après le travail en sous-groupes, un pot convivial est partagé avec les participants.

Fin de la réunion de concertation à 21h30

Atelier - Ma rue/mon quartier

	Piétons	Végétation	Stationnement	Vélo	Voiture
Rue Jean Roger Thorelle	<ol style="list-style-type: none"> Avoir plus de place dédiée aux piétons Veiller à ne pas encombrer les trottoirs de mobilier urbain pour faciliter les déplacements : panneaux/pub/mobilier trop haut Prendre en compte les publics âgés : bancs régulièrement positionnés pour permettre des pauses Aménager des zones mixtes où le trafic est apaisé et où chacun peut circuler 	<ol style="list-style-type: none"> Végétaliser les rues au niveau du sol et non pas dans des bacs en dur (dangereux) Tailler les arbres pour ne pas déborder sur les pistes cyclables ou voiries Inciter les privés à tailler leurs arbres qui dépassent sur les espaces publics 	<ol style="list-style-type: none"> Inciter les propriétaires privés à se stationner chez eux et non le long des rues Mise en place de macarons résidents Se prémunir de stationnement non résidentiel Au niveau des écoles : inciter aux arrêts sur les grands axes : ne pas boucher les entrées de rues/écoles : créer une entrée déportée 	<ol style="list-style-type: none"> Zone mixte : cf point 4 piétons Revoir le mobilier urbain pour avoir des équipements plus simples à l'usage (ex : devant Monoprix) Adapter le mobilier pour les vélos type cargo Arbre cf végétation point 2 	<ol style="list-style-type: none"> Zone mixte : cf point 4 piétons Chasser le trafic de transit : sur des grands axes
Av Leclerc : RD920	<ol style="list-style-type: none"> Réaménager l'espace public pour permettre aux piétons de marcher sans craindre les cycles 	<ol style="list-style-type: none"> 	<ol style="list-style-type: none"> Végétaliser les places VL Mobilier urbain empêche la dépose des enfants au niveau des établissements/crèches Si impact places VL, à repositionner ? A retirer sur Leclerc : garder part résidents 	<ol style="list-style-type: none"> Décaler la piste cyclable plus à l'écart piétons/à l'ouest pour sécuriser les piétons et les traversées 	<ol style="list-style-type: none"> Difficile de réduire la place de la voiture
Résidentiel	<ol style="list-style-type: none"> Limitier les pavés des bateaux : peu praticables par tous 	<ol style="list-style-type: none"> Végétaliser les trottoirs (au moins une 	<ol style="list-style-type: none"> Végétaliser les places VL Avoir des revêtements drainants : au cas/cas 	<ol style="list-style-type: none"> Permettre le stationnement de vélos au niveau 	<ol style="list-style-type: none"> Permettre le stationnement des résidents

Concertation sur la réalisation du Schéma Directeur des Mobilités Actives

	Piétons	Végétation	Stationnement	Vélo	Voiture
	2. Faire des rues à niveau pour mixer les modes	partie)		des résidences collectives	

Atelier - Ma ville

	Piétons	Végétation	Stationnement	Vélo	Voiture
RD920/traversées	<ol style="list-style-type: none"> 1. Équiper les traversées de boutons d'appel 2. Allonger le temps des traversées 3. Mettre en amont les perméabilités des passages existants 4. Bien aménagement les traversées pour les rendre visibles 5. Limiter vitesse des modes motorisés 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Conserver les arbres existants 2. Planter davantage sans abattre les arbres existants 3. Entretien pour ne pas impacter les piétons/cycleos 4. Créer de l'ombre 5. Pouvoir signaler tout problème via une application 6. Planter les abris-voyageurs 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Contrôler le stationnement sauvage 2. Zone gare à contrôler 3. Retirer des places pour planter des arbres : avoir parcimonie 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Mieux délimiter la piste des zones de rencontre type Leclerc 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Réduire les vitesses 2. Retire une voie VL si concertation avec les autres communes et sans créer d'insécurité 3. Ne pas ajouter de ralentisseurs
Av Galois/rue de la Bièvre	<ol style="list-style-type: none"> 1. Améliorer la signalétique aux 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Planter plus d'arbres aux 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Limiter les bouchons 2. Positionner des 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Piste le long d'axes 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Retirer un sens de circulation :

Concertation sur la réalisation du Schéma Directeur des Mobilités Actives

	Piétons	Végétation	Stationnement	Vélo	Voiture
	<p>entrées des écoles</p> <p>2. Créer des trottoirs en retirant les VL dans les rues étroites/sans trottoirs</p> <p>3. Redistribuer l'espace public</p> <p>4. Supprimer des mouvements tournants</p>	<p>emplacements disponibles</p>	<p>places de livraison au niveau des commerces à la place des VL</p>	<p>traversées : à faire mais difficile</p> <p>2. Faciliter les traversées cycles et piétons au carrefour Galois/Carnot</p> <p>3. Végétaliser le long des pistes</p>	<p>non pour les VL mais oui vélos</p> <p>2. Traiter le report sur d'autres axes de circulation</p> <p>3. Pas envie de retirer les places VL sur les rues ni de sens de circulation</p>
Condorcet/Carnot	<p>1. Trottoirs trop étroits, à élargir</p>	<p>1. Planter les trottoirs et les élargir</p>	<p>1. Prendre en compte les UFR/PMR pour les places de stationnement</p> <p>2. Prendre en compte les profils âgés : maisons de retraite</p>	<p>1. Améliorer le stationnement des vélos</p>	<p>1.</p>