

## Le partage multimodal de la voirie au cœur de la stratégie du PDUIF (pages 74 et 75 du PDUIF)

La voiture a longtemps été l'occupante privilégiée de l'espace disponible sur la voirie, tant en circulation qu'en stationnement, laissant peu de place aux modes actifs ou à la vie locale et pénalisant la performance des transports collectifs, bus ou tramway.

C'est dans les années 1990 que les acteurs locaux ont commencé à prendre conscience des conséquences de cette situation. L'obligation d'élaborer des plans de déplacements urbains dans les grandes agglomérations françaises accompagne et renforce cette évolution des mentalités.

### Mettre en œuvre un nouveau partage multimodal de la voirie en Ile-de-France pour faciliter l'usage des modes alternatifs à la voiture

#### Redonner la priorité aux modes actifs

En prônant la compacité urbaine, le SDRIF mise sur la ville des courtes distances ; une ville où se déplacer à pied ou à vélo est un choix rationnel évident. Pour favoriser l'usage des modes actifs, l'aménagement urbain est une première clé. La deuxième réside dans la place qui leur est donnée sur la voirie.

Le partage multimodal de la voirie a l'ambition de remettre en cause la priorité trop souvent accordée à la voiture et aux deux-roues motorisés, et de placer les modes actifs et les transports collectifs au cœur du système de déplacement dans les territoires urbains denses de l'Île-de-France.

Pour ce faire, il s'agit en premier lieu, d'assurer la sécurité des piétons et des cyclistes par des mesures visant la coexistence des circulations plutôt qu'un fractionnement de l'espace qui induirait la séparation systématique des différents usages. La pacification de la voirie, en réduisant les vitesses de circulation en ville et en rendant l'espace public plus agréable, est la condition sine qua non d'une meilleure cohabitation. Le nouveau partage de la voirie doit aussi viser à rendre l'espace public accessible à tous.

#### Rendre les transports collectifs plus attractifs

La performance et la qualité de service des réseaux de transports collectifs sont essentielles pour susciter le report modal des usagers des modes individuels motorisés.

Concernant Montgeron, la situation calamiteuse du RER D est connue de tous. Par contre, le réseau de bus est assez bien constitué avec des arrêts identifiables.

Les souhaits de l'association sont par ordre de difficultés croissantes :

- un plan du réseau de bus à l'instar du plan de métro, avec toutes les interconnexions possibles,
- des bus électriques de petite capacité mais plus fréquents pour permettre à tous, PMR en particulier, de franchir la déclivité entre la gare et le centre-ville,
- une prolongation du Téléal vers Montgeron. Le Téléal ([https://youtu.be/TvumW\\_5m4dY](https://youtu.be/TvumW_5m4dY)) est un téléphérique prévu pour entrer en service en 2021 entre Créteil -Pointe du Lac (ligne 8 du métro) et Villeneuve-Saint-Georges (station Bois Matar, sur le plateau). Cet équipement est financé conjointement par le STIF, la Région et le département du Val de Marne. Il serait bien que le département de l'Essonne s'y associe.

#### Organiser le stationnement pour limiter les conflits d'usage de l'espace public

En zone urbaine, l'espace public est rare. Le stationnement sur voirie utilise une part importante de cet espace au détriment de ses autres usages. L'organisation du stationnement doit permettre de lieux délimiter les espaces qui lui sont dévolus et encourager le stationnement dans les espaces privés (logements, immeubles de bureaux ...) lorsque les places sont disponibles. Il s'agit aussi de permettre et d'organiser le stationnement de tous les types de véhicules sur l'espace public : voitures mais aussi vélos, deux-roues motorisés, véhicules de livraison, véhicules des artisans ou professionnels de santé.

#### Optimiser l'usage multimodal des réseaux de voirie

Suivant leur configuration (nombre de voies, insertion urbaine, etc.), les voiries peuvent écouler des flux de trafic plus ou moins importants et accueillir ou non tous les types de véhicules. Ce dernier point s'applique particulièrement à la rue du Général Leclerc et à l'avenue de la République où il semble difficile voire impossible de faire coexister tous les modes de déplacements. Sauf à pratiquer comme le baron Haussmann qui n'a pas hésité à laisser démolir sa propre maison de naissance lors du percement de nouvelles avenues.