

CIRCULATION DOUCE

Commission vélo urbain

MONTGERON

**Juin 2012**

Chantal BRIEND, Pablo CARRION, Bruno FRILLEY, Robert KOHLER, Jean-Pierre  
MALLERET, René MANTE, Michèle RICHAUD, Charles SABATER Christiane SABATER

**Crédit Photos** : Christiane et Charles SABATER

## SOMMAIRE

### CONSTATS

1. UN MAILLAGE DISCONTINU .....	p. 4
2. DE L'INSECURITE ET DE L'INCONFORT	
A. Occasionnés par des conflits avec les voitures .....	p. 6
B. Des conflits avec les piétons.....	p. 9
C. Les parcs à vélos .....	p. 9
3. LES SENS UNIQUES .....	p. 11
4. LA SIGNALISATION .....	p. 11

### PROPOSITIONS

1. CRER UN MAILLAGE COHERENT- SECURISER LES PISTES ET BANDES CYCLABLES	p. 14
2. CREER DES ZONES DE RENCONTRE: Les Castors – le Centre.....	p. 18
3. AMENAGER DES DOUBLE-SENS CYCLABLES, RALENTIR LA VITESSE DES VOITURE	p. 19
A. A l'Oly .....	p. 19
B. Aux Castors .....	p. 19
C. Rue du Nouzet et des Vignes .....	p. 20
D. Autour de la gare .....	p. 20
E. Rue A. Briand .....	p. 22
4. DU CONFORT ET DES PARCS A VELOS .....	p. 23
5. LA SIGNALISATION .....	p. 26
6. ACTIONS À ENTREPRENDRE À MOYEN TERME .....	p. 27
BILAN DES PISTES CYCLABLES PROJETÉES PAR LA MUNICIPALITÉ.....	p. 28
Conclusion .....	p. 28

La ville de Montgeron s'est donné une grande ambition : *'la maîtrise de la circulation automobile et le développement des modes doux'* ; *'poursuivre le traitement de l'espace public dans le sens d'un meilleur partage, en faveur des piétons et vélos'* p.4 et 7 du PADD (Projet d'Aménagement et de Développement Durable).

### MAIS POURQUOI EST-IL DIFFICILE DE SE DEPLACER A VELO A MONTGERON ?

Le compte-rendu du PLU (du 7/04/2011) reprend l'opinion communément admise que *'les déplacements piétons et vélos sont assez aisés sur la partie sud du territoire mais que ' le réseau de pistes cyclables est peu présent, contraint par la forte topographie de la ville' (p.7).*

Pourtant, les différents quartiers de la ville sont plats car ils sont situés soit dans la vallée de la Seine soit dans la vallée de l'Yerres. Une fois franchi le dénivelé de 31 à 88 mètres pour accéder au plateau où se trouve une très grande partie des administrations, commerces et équipements de la ville, le plateau lui-même ne présente pas de contraintes topographiques particulières.

D'autres raisons freinent l'utilisation de la bicyclette que l'on peut répertorier en quatre rubriques :

- un maillage décousu qui gêne la fluidité des parcours,
- un sentiment d'insécurité ou d'inconfort tant la voirie est conçue pour la voiture,
- des sens uniques qui jalonnent la ville,
- une signalisation pour les cyclistes inexistante.

Voilà autant d'obstacles pour l'adepte potentiel du vélo.

Des aménagements pour remodeler la continuité et la facilité de déplacements sont faisables ainsi que nous le verrons en deuxième partie de ce rapport.

## 1. UN MAILLAGE DISCONTINU

Les cyclistes peuvent rouler sur trois types de voiries différentes : la voirie propre aux vélos, la voirie pour les voitures et la voirie mixte piétons-vélos. Ces trois structures constituent *le maillage* mais la discontinuité permanente entre elles complique le trajet du cycliste.

Ce sont :

- Des fins de voies cyclables qui débouchent brutalement dans une voirie voitures : par exemple, rue Général Lelong et avenue de la République



- De hauts trottoirs au croisement de rues et voies cyclables : la Pelouse et la rue Marguerite ou les accès aux rives de l'Yerres depuis la rue du Moulin de Senlis



- Des barrières et des chaînes qui laissent un passage trop étroit et obligent le cycliste à mettre pied à terre: de part et d'autre de la Pelouse, promenade de l'Yerres, ruelle du Clos Galant.

- Des passages piétons qui obligent le cycliste à mettre pied à terre pour traverser. La dynamique est cassée : il doit freiner, regarder, redémarrer. S'il reste sur son vélo et qu'il a un accident, il est responsable.



*Rue Paumier : des enfants perplexes : la piste prend fin au milieu du trottoir.*



*La Pelouse et Avenue Marguerite*

Sur la photo de droite, le cycliste cherche à atteindre le passage- piétons surélevé qui lui donne accès à la Pelouse au-delà du carrefour. Il s'arrête au stop, laisse passer la voiture venant de face qui tourne rue Dumay Delille, traverse le croisement et tourne à gauche au passage piétons en espérant que les voitures le laisseront passer. Compliqué et dangereux.

- Entre deux pistes il y a une ambiguïté s'il n'y a pas de bande verte sur le passage- piétons autorisant le cycliste à rester sur son vélo.



*Devant le lycée*

## 2. DE L'INSECURITE ET DE L'INCONFORT

Ce malaise est occasionné par des conflits de priorité entre :

- les automobiles et les vélos
- les vélos et les piétons.

### A. Conflits avec les voitures :

#### Le stationnement :

- Pratiquement partout, il est admis que la voie publique soit occupée par des voitures stationnées à des fins privées, même dans des zones pavillonnaires équipées de garages.  
Le cycliste est 'pris en sandwich' et se trouve à la merci d'une portière qui s'ouvre.
- Les automobilistes stationnent souvent de façon anarchique sur une voie cyclable pour acheter du pain, un paquet de cigarettes ou aller au garage, obligeant le cycliste à se déboîter sur la chaussée.



*Rue René Cassin*



*Le long de l'avenue Jean  
Jaurès*

#### Une circulation motorisée dense :

Sur des routes à 2 files comme la rue de Concy, les voitures roulent très vite pour aller à la gare ou monter vers le haut de Crosne.

Les cyclistes n'ont pas de place et roulent alors sur les trottoirs provoquant un conflit avec les piétons.

Les giratoires sont aménagés pour les voitures et ne tiennent pas compte des cyclistes qui s'y engagent.

- Au Réveil Matin, le cycliste ci-dessous a traversé le passage-piétons et rejoint la piste sous la N6 à contrecourant de la route de Corbeil où il n'y a pas de signalisation 'attention vélos' pour avertir les voitures.



- Place Mireille Valeau : vers Draveil la piste n'est que du côté du garage Citroën. Un séparateur empêche de traverser pour aller directement au supermarché. Il faut prendre le passage- piétons au-delà du magasin.

Et si l'on vient du chemin des Saules, il faut traverser le giratoire au passage piétons à droite puis rouler sur le trottoir le long de la clôture. C'est adapté aux piétons mais ce n'est pas sécurisé pour des vélos.



*Place Mireille Valeau depuis chemin Des Saules*

### Danger des intersections : Avenue Charles de Gaulle

- En montée au niveau de la bretelle d'accès à la déviation N6 vers Brunoy : Un petit signal piétons vert indique au cycliste de passer et un petit triangle à la voiture de faire attention aux piétons. Mais peut-elle le voir ?

Les voitures venant de biais à gauche, le cycliste doit se contorsionner pour les voir arriver.



*En montée. La voiture a le droit de tourner ;  
le vélo a aussi le droit de passer et en même temps !!!!*

- En descente, aux deux bretelles de la déviation, c'est encore un petit signal-piétons vert qui autorise le cycliste à traverser. Mieux vaut être vigilant et savoir freiner !

Et c'est par là que passent les collégiens de Pompidou...



*En descente. Un petit bonhomme vert pour  
régler la circulation ( Brunoy à gauche)*

Un revêtement inconfortable ou négligé qui n'incite pas à utiliser les voies cyclables :

- Nids de poule ou bas-côtés rebouchés à la hâte après travaux
- Manque d'entretien : bris de verre, papiers gras, cannettes, gravillons, feuilles mortes, arbustes mal élagués avenue Jean Jaurès.
- Racines proéminentes, fin de la rue des Saules

Des chicanes, des bacs à fleurs ou des stationnements alternés destinés à ralentir les voitures deviennent dangereux pour le cycliste qui doit se déporter sur la gauche et se mêler à la file des voitures, notamment au niveau de la piscine et de l'école de musique et avenue de la Chaussée.

Les plantations, les panneaux publicitaires gênent la visibilité du cycliste ou de l'automobiliste qui va aborder un croisement avenue de la République, au niveau de la Poste et du Général Lyautey ou au Cosec place Mireille Valeau.

#### B. Des conflits avec les piétons :

- Ils surviennent sur des pistes trop étroites pour être appelées pistes cyclables. Piétons et vélos se gênent : à Auchan et Chemin des Saules
- Ou ils sont en projet : Passage le long du lycée jusque Gaston Mangin : Irréaliste dans ses dimensions actuelles.



*Chemin Lycée - Gaston Mangin*

- Ils surviennent sur des routes trop fréquentées. Les vélos roulent sur le trottoir. Et les vélos gênent les piétons : Avenue de la République et rue de Concy.

#### C. Les parcs à vélos : un stationnement pratique

Si des personnes choisissent de faire leurs courses ou leurs déplacements à vélo, c'est pour être au plus près de leurs lieux de destination.

Des parcs à vélos existent. Ils sont d'implantation et de qualité inégales :

##### Une réussite :

A la médiathèque, à la Maison de l'Environnement, à l'école Gatot, près des commerces du haut de l'avenue de la République, à la gare, au lycée.



Ils sont inadaptés :

Au gymnase Picot et au COSEC  
A la Mairie



*Au gymnase Picot*



*De mauvaise qualité : le vélo va en ressortir avec une roue avant voilée*

A la Maison de l'Amitié  
A la piscine

Il en manque :

Devant les cabinets médicaux

Dans les écoles primaires sauf Gatinot

Au collège Pompidou

Au parc Lelong

Le long du marché. Celui qui est près du parking voitures est trop loin.

A la Maison forestière de Montgeron

Au cinéma

Dans la partie la plus commerçante du centre ville :



### 3. LES SENS UNIQUES A CIRCULATION MOTORISEE

Le code de la route s'applique aux cyclistes mais les sens uniques ont par contre-coup des effets négatifs car les voitures accélèrent. En revanche, lorsqu'il y a un double sens dans des rues étroites, les voitures s'arrangent pour se laisser le passage et ralentissent.

Les sens uniques dérangent également les vélos parce qu'ils rallongent leurs itinéraires sans raison, par exemple :

- La portion de la rue du Nouzet en sens unique oblige à emprunter la rue Guynemer en très forte pente. Cette rue est pourtant un axe essentiel pour relier les Castors ou le Nouzet à Gaston Mangin.
- Le secteur de la gare est très encombré. Pour en sortir, les pentes sont très difficiles à franchir à vélo côté Chalandray ou boulevard Sellier. Et la rue Léon Deglaire est en sens unique alors qu'elle mène en pente douce au Chemin Noir.

### 4. LA SIGNALISATION

La signalisation ambiguë met les cyclistes en danger.

- Route du Château : quand on s'y trouve, l'accès à la rue Marguerite est interdit du fait de la ligne verte continue.
- Rue Raymond Paumier : contradiction entre les panneaux et les marquages au sol. Le mini tronçon cyclable est inutile après une fin de piste.



*Route forestière du Château*



*Rue Raymond Paumier*

Il manque des panneaux d'orientation et d'indications sur le kilométrage pour les cyclistes. C'est important pour encourager la pratique du vélo.

- Le statut de circulation sur la Pelouse n'est pas clair : il y a une contradiction entre l'arrêté et le marquage au sol.

*Art 2 : 'la circulation sur toute l'étendue de l'avenue de la Grange est exclusivement réservée aux piétons'*



Le plan de Montgeron qui nous a été remis la considère cependant comme une liaison verte.

- Aux intersections des voies cyclables et des rues non prioritaires, le marquage au sol n'est pas assez évident pour indiquer aux voitures qu'elles coupent une voie cyclable, par exemple,
  - o Depuis le haut de l'Avenue Général de Gaulle jusqu'au collège Pompidou.
  - o Au Centre équestre il manque sur le pont une signalisation entre les deux voies sur berge.

Il manque aussi des panneaux de signalisation pour indiquer les liaisons avec nos voisins :

- o Vers la gare de Villeneuve par la Seine en passant par la rue de Longueaie.
- o Un tronçon manque entre les pistes de Montgeron et de Yerres.

## PROPOSITIONS

Pour rétablir l'équilibre entre la circulation des voitures et des vélos il faut :

- Créer un maillage cohérent et sécuriser les voies cyclables,
- Un partage des espaces de circulation : les zones de rencontre,
- Intégrer des double-sens cyclables dans certaines rues à sens unique,
- Poursuivre l'installation de parcs à vélos pour plus de confort,
- Encourager la pratique du vélo par une plus grande visibilité des panneaux cyclistes.

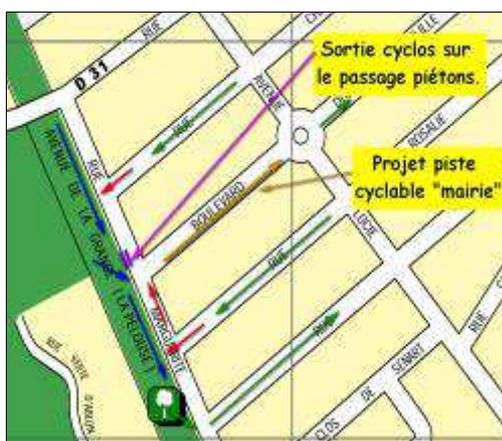
## 1. CREER UN MAILLAGE COHERENT - SECURISER LES PISTES ET BANDES CYCLABLES

### Zone Sud

- Intersection de la route forestière du Château et de la rue Marguerite :  
Marquage au sol et signalisation :
  - o Ajouter des pointillés en vert en direction de la rue Marguerite
  - o Mettre un panneau rue Marguerite 'attention vélos'
  - o Revêtir d'une bande sonore le trait extérieur de la piste cyclable



- Simplifier l'accès à la Pelouse :  
Abaisser les trottoirs de la Pelouse au niveau des rues Pierre, Charles et Rosalie.



- Elargir un peu la voie cyclable de la Pelouse côté rue Marguerite pour en faire une voie de dégagement des rues à sens unique : rues Charles, Rosalie et Pierre et la rue Cassin.
- Pistes Charles de Gaulle et rue Raymond Paumier :
  - o Marquer leur priorité sur les voies secondaires par une signalisation au sol.

- Protéger les cyclistes par la mise en place d'un panneau 'attention cyclistes ' ou d'un "STOP" sur les rues traversées.
- Repeindre les pistes Charles de Gaulle et rue Raymond Paumier.

#### La Pelouse :

- Dire **officiellement** que les 2 parties et les 2 chemins de **la Pelouse sont en Voie Verte**.  
Elle représente le lien entre les pistes de l'avenue Charles de Gaulle et la rue Raymond Paumier, la route du Chateau et la rue Dumay Delille.
- Espacer davantage les chaines de la Pelouse et les barrières de la ruelle du Clos Galant pour ne pas avoir à mettre pied à terre.

#### Zone Est

- Abaisser les trottoirs en bas de la rue des Prés et rue du Moulin de Senlis et en face, vers l'Yerres.



- Au centre équestre Avenue M<sup>al</sup> Foch, sur le pont de l'Yerres :  
Indiquer par une bande verte le passage surélevé qui permet de traverser la route et de rejoindre ainsi les 2 portions de la Voie verte.



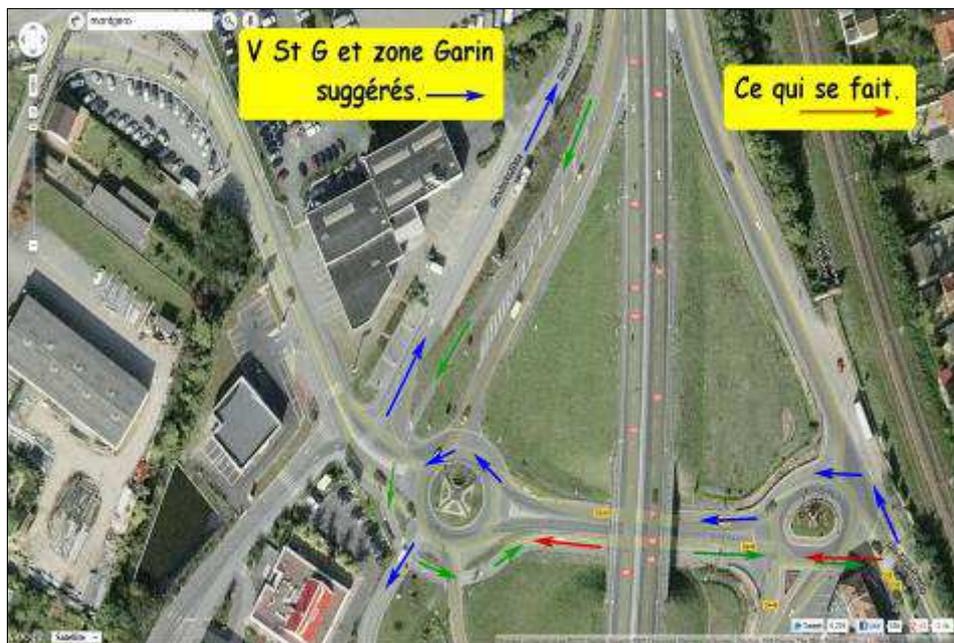
- Modifier le décrochement de la piste cyclable à l'intersection de l'Avenue Jean Jaurès et rue du Gué. Refaire un tracé continu. D'autant que des voitures mal stationnées gênent le passage.
- A Auchan et Leclerc tout est fait pour la voiture. Les piétons et les cyclistes n'existent pas. Quel aménagement est prévu pour eux par la municipalité dans les futures transformations du centre commercial ?
- **Giratoires : améliorer la sécurité**

Réveil- Matin : 2 aménagements possibles :

- o 1<sup>ère</sup> possibilité :  
Suivre le mouvement des voitures (en bleu) pour éviter ce qui se fait et qui est dangereux (en rouge):

Aménager une bande cyclable qui contourne le giratoire, passer sous le pont de la déviation vers la rue du Port Brun et Longue Raie puis la gare de Villeneuve Saint Georges côté Seine.

Faire un marquage au sol en vert bien visible pour les voitures.



- o 2<sup>ème</sup> possibilité : reprendre ce qui se fait (en rouge sur la photo) : on coupe le flot des voitures devant le restaurant, la route de Corbeil et on passe sous la N6. Dans ce cas :  
Tracer un double sens pour les vélos.  
Conserver la voie piétonne.

## Place Mireille Valeau- Avenue Général De Gaulle :

Piste Avenue Gal de Gaulle et accès à la bretelle de la déviation :  
Actuellement, signal 'attention piétons'.

Voitures, piétons et cyclistes peuvent traverser ensemble, d'où un danger.

- En venant de Draveil, ajouter un panneau triangle au sol 'attention cyclistes' 20 mètres avant l'intersection pour avertir les voitures qui vont vers Brunoy.
- Peindre un marquage vert au sol sur cette bretelle dans la prolongation de la piste cyclable.
- Revoir la signalisation en descente au niveau des bretelles en installant des feux pour les cyclistes.



- Les voitures venant de Draveil au niveau du garage Citroën ne voient pas arriver les vélos à cause des panneaux publicitaires et d'une haie à ce niveau. Il faudrait supprimer le panneau et couper la haie au plus bas. De façon générale, il faut éviter d'installer des panneaux publicitaires aux croisements.
- Pour traverser entre le collège Pompidou et la rue des Saules, il faudrait remplacer le poussoir actuel par un feu qui se déclenche au passage des vélos. En effet, qui a la patience d'attendre pour traverser ?

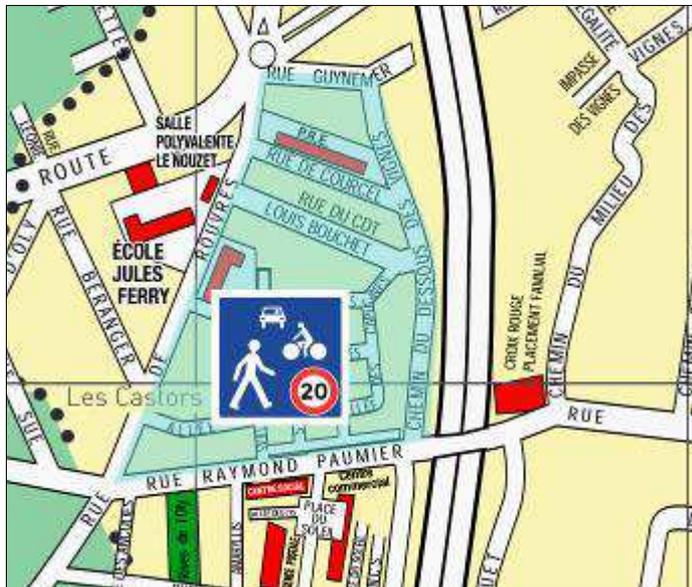
## 2. CRÉER DEUX ZONES DE RENCONTRE

- A. Les quartiers des Castors ou de la Garenne sont des zones calmes qui ne justifient pas les sens interdits aux cyclistes.

**Le quartier des Castors** est un quartier central de liaison entre la Garenne et Vigneux.

C'est aussi un passage pour les enfants qui vont à l'école Jules Ferry. Il y a là peu de voitures.

Pour préserver le calme de ce quartier, il faut transformer **en zone de rencontre ce quartier proche de l'école Jules Ferry** et laisser les cyclistes y circuler librement dans les deux sens.



*Limites de la zone* : Rue Guynemer, rue de Rouvres, rue Raymond Paumier, Chemin du Dessous des Vignes.

- B. Poursuivre l'aménagement de la zone de rencontre de la rue de l'Ancienne Eglise. **Le Centre ancien** de Montgeron aux rues étroites est très fréquenté par les élèves et parents d'élèves des écoles Sainte Thérèse et Victor Duruy et les lycéens qui vont à la gare. .

La rue de l'Ancienne Eglise est déjà une zone de rencontre limitée à 20km/h où l'espace est partagé à égalité entre les voitures, les piétons et les vélos.

- Inclure la rue des Prés dans cette zone de rencontre qui est le prolongement de la rue de l'Ancienne Eglise.

- Rendre plus visible cette zone de partage par une signalisation au sol à l'entrée et à la sortie de la rue et par des panneaux indiquant la fin de cette zone 20.
- Encourager la pratique du vélo ou de la marche dans ce quartier très dense.



- Apposer un logo 'sauf vélos' aux sens interdits de la rue puisque c'est une zone de partage.

### 3. AMENAGER DES DOUBLE-SENS CYCLABLES- RALENTIR LA VITESSE DES VOITURES

D'une façon générale, les quartiers résidentiels en sens uniques devraient être ouverts aux vélos en double sens cyclable.

Certaines rues sont des axes de transit pour vélos et sont à matérialiser dans l'immédiat. Ce sont :

- A l'Oly** prolonger la piste cyclable de la rue des Saules par la rue des Jacynthes et des Amaryllis, des 2 côtés de la rue, plutôt que la continuer vers le carrefour près du pont sur la N6 très fréquenté.



On recommande donc de mettre en double sens cyclable la rue des Vignes ainsi que la petite portion de la rue du Nouzet comprise entre la rue Guynemer et la rue des Vignes qui est en sens unique. Les résidents peuvent se garer sur le trottoir d'en face ou rentrer leurs voitures.



*Portion en sens unique de la Rue du Nouzet*



*Intersection rues des Vignes et Brossolette et rue de la Paix*

#### **D. Autour de la gare**

##### **o Une liaison sud vers la gare : rue de Chalandray**

La rue du Général Lelong est un axe important pour relier le haut de l'avenue de la République à la gare ou Crosne. La circulation y est dense et dangereuse pour le cycliste.

Accéder à la gare par les rues avoisinantes serait plus sécurisant mais la rue de Chalandray en sens unique est un obstacle.

- Mettre en double sens cyclable la portion de la rue de Chalandray comprise entre la rue de Longueville et la rue Massenet, en supprimant les trois places de stationnement le long de l'école de Musique et les deux bacs à fleurs pour laisser une largeur suffisante aux voitures et aux vélos.



*Double sens cyclable portion de la rue de Chalandray*

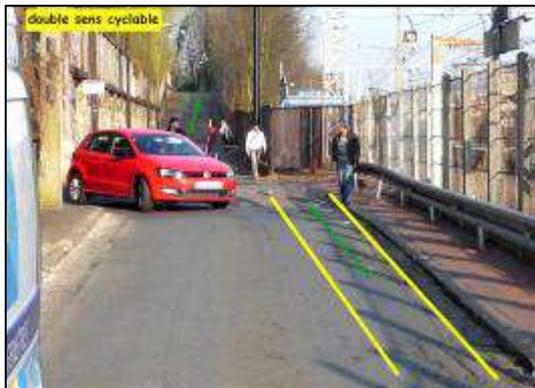


*Suppression du bac à fleurs et de 3 places de stationnement à l'école de musique*

- **Doubles-sens cyclables autour de la gare :**  
**Rue Léon Deglaire – Rue du Moulin de Senlis - Rue Bastier de Bez**

**Rue Léon Deglaire** : C'est un axe très fréquenté qui relie la gare au centre ancien et ses écoles, et la gare aux quartiers Nord. Pour quitter la gare à vélo, la rue Général Leclerc et le boulevard Sellier sont très pentus contrairement à la rue Léon Deglaire prolongée par le Chemin Noir qui ont un dénivelé bien plus faible. Mais la rue Léon Deglaire est en sens unique qui va vers la gare et donc non carrossable pour les vélos, à moins d'aménager un double sens cyclable partant de la gare et permettant de rejoindre :

- le Centre ville et ses écoles par le Chemin Noir et la rue du Pont de Bart, rues sans voitures.
- l'avenue Jean Jaurès et ses supermarchés par le Chemin Noir et la rue Morin (ou par la ruelle de Bart et la rue de l'Ermitage).



*La barrière protège la voie ferrée mais certainement pas les piétons !!!!!*

La chaussée et le trottoir sont peu larges. Cela nécessite de mettre les trottoirs et la chaussée au même niveau en délimitant les espaces pour les usagers motorisés, les cyclistes et les piétons par des couleurs différentes.

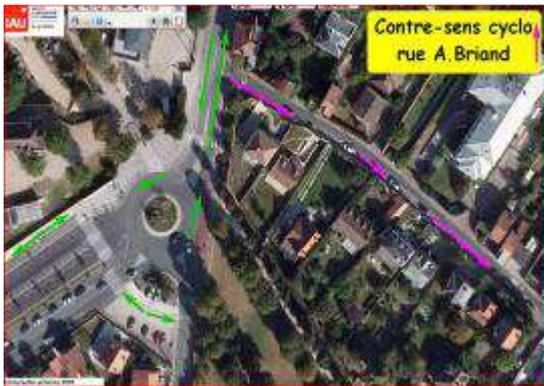
- De l'autre côté de la voie ferrée, **la rue du Moulin de Senlis** est un sens unique allant vers Villeneuve. C'est un axe qui dessert les habitants de Crosne et Yerres qui rejoignent la N6 ou font leurs courses aux supermarchés. Un double sens cyclable allant vers la gare offre un trajet intéressant car le terrain est plat.
- Cette rue se prolonge sous le pont par **la rue Bastier de Bez**. Cette rue en sens unique allant vers Yerres est à aménager en **double sens cyclable** comme alternative à la rue de Concy où l'insécurité due à un trafic dense incite des cyclistes à rouler sur les trottoirs, ce qui crée avec juste raison des conflits avec les piétons.

Le quartier de la gare est plat et présente un potentiel pour les cyclistes de Crosne ou de Yerres mais malheureusement la vitesse est excessive.

**Une zone 30 dans les rues Léon Deglaire, du Moulin de Senlis et de Concy. garantirait un meilleur partage de la route.**

#### **E. Rue Aristide Briand**

La rue Aristide Briand est empruntée par beaucoup de lycéens. Le double-sens cyclable permet d'éviter la densité de l'avenue de la République. Là encore les bacs à fleurs entravent la circulation des vélos.



#### **4. DU CONFORT ET DES PARCS A VELOS**

On utilise son vélo plutôt que sa voiture si c'est pratique :

- Quand on roule sur des pistes non entretenues, on crève. Et ce n'est pas commode de réparer quand on n'est pas chez soi.  
Il est de la responsabilité de la commune de **balayer régulièrement les voies cyclables**.  
Des machines sont spécialement conçues pour cette largeur.
- Un vélo est lourd en général : mieux vaut ne pas avoir à le porter.  
La solution : **une glissière le long des marches**. Où les installer ?

Rue des Prés : le long de l'escalier qui accède au pont en bois, mettre une glissière pour les vélos et valises à roulettes.

Faire de même aux escaliers dans la gare.

Pour monter au COSEC le long des marches

Passerelle rue Deguy vers la rue Bastier de Bez pour rejoindre les commerces de la rue de Concy.



Rue des Prés et Chemin Noir

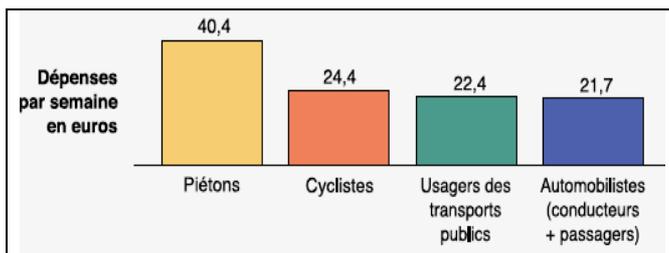


Vers le Cosec



Modèle de glissière

#### A. Davantage de parcs à vélos pour se garer au plus près



Piétons et cyclistes se rendent plus fréquemment chez les commerçants du quartier. Par semaine, ils dépensent presque deux fois plus que les automobilistes même si par visite leurs dépenses moyennes sont inférieures.

Source : ADEME, FUB, Ministère de l'Ecologie.

- **Davantage de parcs à vélos** signifie davantage de confort et donc davantage de cyclistes clients du commerce de centre ville.

Surface occupée par un vélo :  $1 \text{ m}^2$  ; par une voiture le long d'un trottoir :  $10 \text{ m}^2$ .  
On pourrait loger 8 vélos dans un emplacement voiture mais le mieux est évidemment de les répartir.

Il n'est pas possible d'insérer des arceaux sur les trottoirs déjà étroits pour les piétons.

La solution est de remplacer quelques places de stationnement voitures par des arceaux (modèles en U renversé) près des commerces les plus fréquentés :

- Avenue de la République : Section Place Rottembourg jusque Chalandray :

A côté du café restaurant 'le Cristal' et devant l'opticien 'krys'  
Répartis de part et d'autre de l'avenue, ces emplacements sont proches de tous les magasins : librairies, fromagerie, agences immobilières, banques, assurances, coiffeurs ....



*... et un peu moins de pollution pour les clients du restaurant*



*Magasin Krys*

En face : une seule place de stationnement devant chacun de ces 3 magasins. Parfois mal garées, les voitures empêchent les véhicules des commerçants de sortir de leurs portes cochères.



*Boucherie Gélineau*



*'la Panetière'*



*'Ivoire'*

Soit **5 emplacements voitures à supprimer** sur ce tronçon de l'avenue de la République.

- A l'angle de l'avenue de la République et rue Dumay Delille, en supprimant une place de stationnement, ce qui donnerait de la visibilité aux piétons qui traversent.

Et aussi :

Dans les écoles primaires (sauf Gatintot) et au collège Pompidou  
Au parc Lelong  
Devant l'église Saint Joseph à droite des marches  
Le long du marché saint Hubert

A la Maison forestière de Montgeron  
Au cinéma  
Au gymnase Picot

Penser à installer un parking à vélo à l'angle Léon Deglaire et Chemin Noir près de la future entrée SNCF.

Et de l'autre côté, à la sortie de la gare côté Crosne.



- **Des abris vélos :**

Pour ceux qui aimeraient laisser leur vélo la journée ou plusieurs heures et prendre le train sans avoir à monter la côte au retour, il manque **un parking à vélos couvert** du modèle de celui de la gare avec des attaches en arceaux (en U renversé). Où les installer ?

Place de la Saussaie et Ferme de Chalandray :



*Sur la place de la Saussaie*



*A mettre au premier plan*

## 5. LA SIGNALISATION

De façon générale, faire prendre conscience aux Montgeronnais de la présence de cyclistes par des **panneaux adaptés** indiquant la direction à prendre pour rejoindre telle ou telle structure tels que ci-dessous :



En y ajoutant le kilométrage, on réalise que Montgeron n'est pas une ville très étendue et n'excède pas 3 km d'un point à un autre.

- o Recommander des **itinéraires tranquilles** tels que la rue Pasteur et la ruelle de Bart comme itinéraire bis à l'avenue de La République.

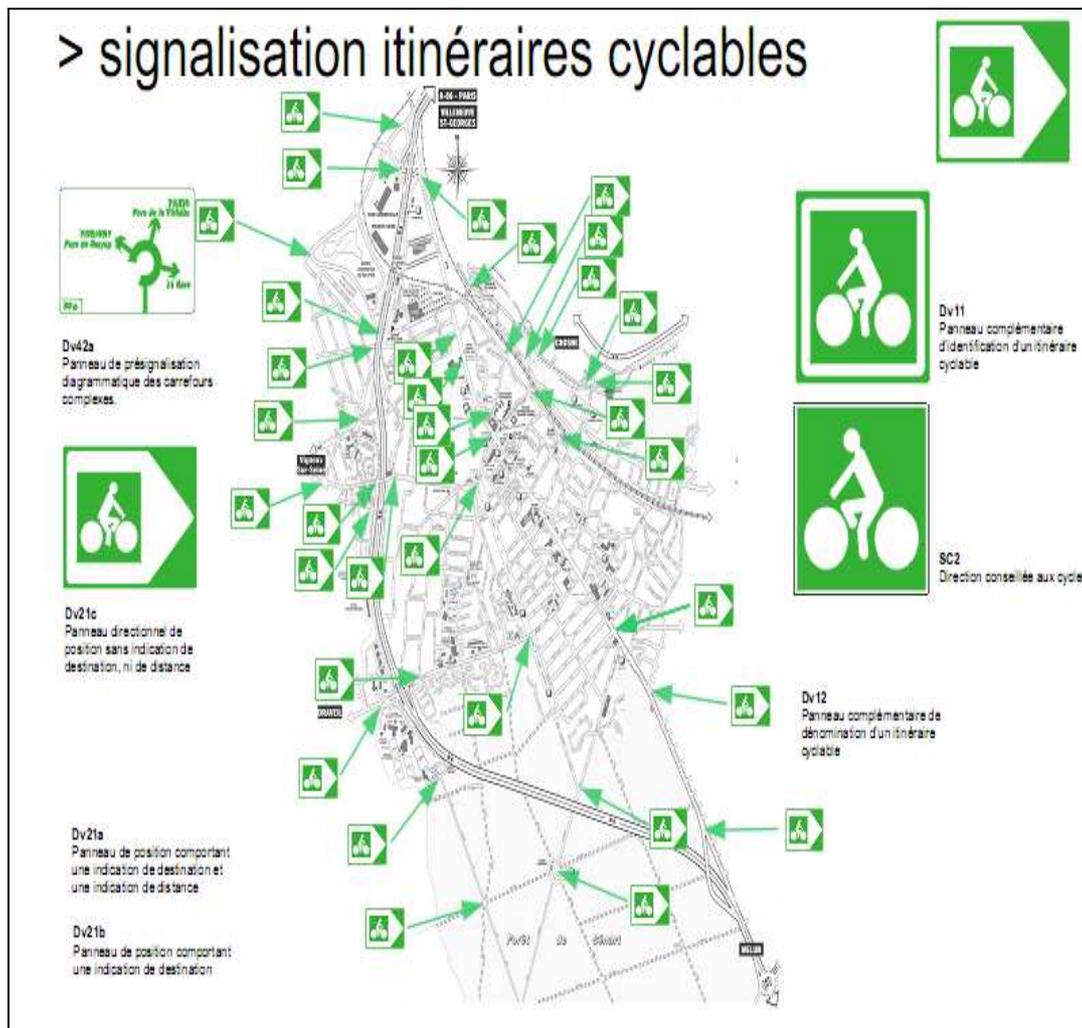


*Piscine vers le centre ville en évitant le trafic de la rue Jean Jaurès*

- Aux giratoires : orienter vers les centres d'intérêt en donnant une idée du kilométrage
- En installer à la périphérie de la ville vers Yerres, Crosne, Villeneuve Saint Georges, Vigneux, Draveil

- En forêt : indiquer la direction des villes limitrophes, de la Seine, l'Allé Royale et la distance
- La pente est raide au bas de la rue des Prés : indiquer le pourcentage pour avertir les cyclistes
- Au niveau du croisement avec la rue du Moulin de Senlis, mettre un panneau 'attention cyclistes' pour les voitures.
- Vérifier la pertinence des panneaux de signalisation : rue des Prés le panneau marque une piste 'cyclable obligatoire' alors qu'il faudrait le panneau carré 'piste recommandée'.

**Suggestions d'emplacements de panneaux cyclables :**



*(Signalisation itinéraires cyclables : Robert KOHLER)*

## **6. ACTIONS A ENTREPRENDRE A MOYEN TERME**

- Profiter de la journée du prix du Conseil Municipal en mars pour faire une sensibilisation au vélo notamment auprès des jeunes.
- Prévoir des indemnités vélos pour les employés municipaux qui travaillent à Montgeron et se déplacent en mode de circulation douce.
- Le tourne- à- droite aux feux, nouveauté à mettre en place.

### **Bilan des pistes cyclables projetées par la municipalité :**

- Rue Dumay Delille-Pelouse : les opinions sont partagées quant à son utilité. Ce réaménagement impose de supprimer le stationnement des voitures côté droit.
- Liaisons avec la ville de Yerres : avis favorable
- Passage rue Gaston Mangin et rue des Vignes du Nouzet : beaucoup trop étroit à moins de revoir les limites du parc du lycée.
- Rue des Saules entre la rue des Jacynthes et rue Paumier : trop étroit pour en faire une bande ou piste. Reprendre par l'intérieur de l'Oly comme exposé ci-dessus.
- Avenue de la Chesnaie : portion trop courte pour être utile.

## **Conclusion :**

Un maillage continu et cohérent, des doubles sens, des parcs à vélos supplémentaires, une meilleure visibilité des voies cyclables existantes, ces mesures simples donneront envie aux Montgeronnais de prendre leur vélo.

De nombreuses villes s'interrogent sur un mode de déplacement moins énergivore et moins onéreux pour les particuliers et les collectivités. Ni bruyant ni polluant le vélo participe à la qualité de la vie en ville et répond aux préoccupations du Grenelle de l'Environnement.

Ainsi, à chaque intervention future sur la voirie, il faudrait réfléchir à la place du vélo et du piéton dans la ville et en évaluer les conséquences positives ou négatives pour lui. Les nombreux adhérents des associations cyclistes ou pédestres locales peuvent être sollicités pour apporter leur point de vue.



## **Pour aller plus loin :**

CERTU - Zones de Circulation apaisée - Fiche n° 2 Aout 2009 :

Aire piétonne zone de rencontre, zone 30 : quels domaines d'emploi ?

<http://adavarras.perso.neuf.fr/PDF/DocTechnique/Fiche07V-PistesCyclab.pdf>

CERTU : recommandations pour l'aménagement des pistes cyclables

<http://www.ademe.fr/eco-comparateur/>

<http://www.fubicy.org/spip.php?article186> : A vélo on dépasse les autos

<http://www.fubicy.org/spip.php?article192> : Enquête : cyclistes, piétons et commerce de proximité

[http://www.fubicy.org/IMG/pdf/VC97\\_budget\\_velo\\_pp8-10.pdf](http://www.fubicy.org/IMG/pdf/VC97_budget_velo_pp8-10.pdf) : comparateur budget vélo & voiture