

[ASSOCIATION ADEQUA]



ADEQUA – Agir pour le Développement de la Qualité de la vie et du patrimoine sur les communes de l'actuelle CAMC et environs

Adhère à Nature Environnement 77, association agréée

Siège : 3 av. Arthur de Smet, 77500, Chelles – tél : 07.71.28.47.08

Mail : [adequa@cadre-de-vie-chelles.fr](mailto:adequa@cadre-de-vie-chelles.fr) – Site : [adequa-cadredevie](http://adequa-cadredevie.fr)

# GARE ROUTIÈRE DE VAIRES

## AMENAGEMENTS EN FAVEUR DES BUS

### Un projet à améliorer

**Dossier d'observations**

**[avril 2016]**

L'aménagement de la gare routière de Vaires, étroitement lié à celui de la place de la gare SnCF n'est pas fonctionnellement satisfaisant et présente certaines insuffisances et risques juridiques.

## **Présentation générale**

<b>Le projet</b>	<b>5</b>
<b>Quels objectifs sont-ils poursuivis par le projet ?</b>	<b>5</b>
<b>Un mode de concertation trop contraint</b>	<b>5</b>

## **Accessibilité**

<b>L'adaptation PMR réalisée au nord des voies ferrées reste difficile au sud</b>	<b>5</b>
<b>La sécurité des piétons n'est pas mieux assurée</b>	<b>6</b>
<b>Des cheminements piétonniers sacrifiés</b>	<b>6</b>

## **La gare routière au nord**

<b>L'objectif général</b>	<b>7</b>
<b>Une exploitation source de confusions</b>	<b>7</b>
<b>Des allongements de parcours relatifs</b>	<b>8</b>
<b>La capacité des quais de la gare est surévaluée</b>	<b>8</b>
<b>L'issue unique sur une voie très fréquentée est facteur de difficultés de circulation</b>	<b>8</b>
<b>Un aménagement proposé : relier la gare à la voirie commune par un ou des giratoire(s)</b>	<b>9</b>

## **L'aménagement au sud**

<b>L'objectif général</b>	<b>10</b>
<b>Les emplacements des aménagements prévus pour les mobilités peuvent être optimisés</b>	<b>10</b>
<b>Le « parvis » de la gare SnCF n'est pas suffisamment valorisé.</b>	<b>11</b>

## **Des aménagements connexes posant problème**

<b>Une zone 30 à moduler</b>	<b>12</b>
<b>Des abris bus manquants</b>	<b>12</b>
<b>Des aménagements cyclables au risque de non-conformité technique et juridique</b>	<b>12</b>
<b>Les stationnements sud peu accessibles</b>	<b>13</b>
<b>Le parking régional d'utilisation moins souple</b>	<b>13</b>
<b>Les vélos partiellement pris en compte</b>	<b>13</b>
<b>Des arrêts bus à repositionner</b>	<b>13</b>
<b>Des espaces verts dévalorisés</b>	<b>14</b>
<b>Une entrée de ville peu requalifiée</b>	<b>14</b>
<b>Des services annexes restant à offrir</b>	<b>14</b>

## **Pour aller plus loin**

<b>La destination des espaces et l'organisation de la voirie actuelles</b>	<b>15</b>
<b>Des hypothèses de travail</b>	<b>18</b>



## Présentation générale

Les observations qui suivent font suite à de nombreuses réunions et enquêtes de terrain.

### Le projet

Le projet de gare routière de Vaires (annexes, fig. 1 à 6) consiste à regrouper au nord des voies ferrées, partiellement sur le square, les arrêts de bus et leurs aménagements actuellement situés au sud, sur la place de la gare.

Ce transfert s'accompagne d'une redistribution des arrêts de bus aux alentours ainsi que d'aménagements routiers avec la réalisation d'un giratoire en remplacement du carrefour à feux de l'avenue Henri Barbusse avec la rue de la Liberté et l'avenue des Mésanges.

Au sud, le giratoire actuel est légèrement décalé vers l'ouest afin de dégager l'espace pour un parvis de gare SnCF transformé en une place publique et des aires de stationnement.

### Quels objectifs sont-ils poursuivis par le projet ?

Un article de 77Info.fr reprend que « l'objectif est de simplifier la circulation des usagers SNCF/RATP, créer un lieu de rassemblements ponctuels tels que des marchés ou autres événements municipaux et améliorer l'accès pour les personnes à mobilité réduite ».

Techniquement, le projet mêle amélioration de la gestion d'un point de rassemblement des bus en un lieu de correspondances intermodal d'une part, et embellissement d'une entrée de ville d'autre part.

D'un point de vue plus global, en retenant les termes employés par le président de la CAMC, maire de Vaires, lors de son intervention à la réunion publique du 27 novembre 2015, la gare routière présentée « n'est pas une vraie gare car elle comporte plusieurs arrêts maintenus à sa périphérie » et elle « répond à un projet d'aménagement » (sous-entendu urbain).

L'association Adequa note que, tant techniquement que globalement, ces points de vue rejoignent ses propres réflexions antérieures et les confortent.

### Un mode de concertation trop contraint

Tout ce travail aurait été affiné si, avant la réunion publique et dans la continuité du comité de pilotage installé par l'ex-Communauté d'agglomération de Marne-et-Chantier, les associations avaient disposé des documents et continué à être associées aux réflexions. On aurait ainsi répondu aux problématiques soulevées dans la suite de cet avis présenté par l'association Adequa

## Accessibilité

### L'adaptation PMR, réalisée au nord des voies ferrées, reste difficile au sud.

Imaginons une personne PMR (personne avec une poussette et un petit enfant, ou avec des difficultés à monter des marches, etc.), descendant du bus au nord et se rendant au centre-ville, ou du centre-ville souhaitant prendre le bus.

La seule alternative à l'utilisation du trottoir large de 2m reliant le sud et le nord via le pont sur les voies ferrées est la passerelle en bois à condition d'être facilement accessible.

Elle le sera au nord et il faut noter l'efficacité et l'élégance de la solution trouvée pour traiter le passage entre la passerelle et la chaussée de la gare routière par remblaiement et réalisation d'une pente douce en continuité des deux ouvrages.

Au sud il faudrait d'étudier la possibilité de réaliser une pente semblable et voir la surface que cela prendrait sur le parvis et les conséquences sur le projet de son aménagement.

En cas de trop grandes difficultés, c'est le trottoir actuel qui resterait l'itinéraire PMR le moins mal adapté et il devrait alors être bordé de barrières de protection. Resterait cependant un assez long parcours à pied ou fauteuil roulant.

### **La sécurité des piétons n'est pas mieux assurée**

Côté sud, contrairement à la situation actuelle où les voitures peuvent déposer/ attendre sur les emprises devant la gare SnCF, l'organisation de la moitié des « dépose-minute » à l'ouest (face à l'auto-école) obligera les voyageurs arrivants et au départ, SnCF et bus, à traverser la chaussée.

Côté nord, les emplacements de stationnement situés face au parking sont supprimés sans compensation (L'association des commerçants avait attiré l'attention du bureau d'études sur ce point). C'est autant d'occasions perdues d'accéder directement en gare et autant donc de traversées piétonnes supplémentaires.

Les voyageurs SnCF au départ / arrivée empruntant les lignes qui ne sont pas terminus à la gare routière utiliseront l'arrêt de bus « Gare SnCF Square » maintenu à hauteur du cimetière (ligne C scolaires) ou celui créé à l'intersection de la rue de la Petite Vitesse (lignes C et 19), ce qui oblige à traverser l'avenue Henri Barbusse.

Pour ce qui est de l'arrêt « rue de la Petite Vitesse », à voir à Chelles les comportements des voyageurs descendant du train et, apercevant leur bus en correspondance arriver, traverser la rue précipitamment, sans précaution et en dehors du passage protégé, il est vain d'espérer que tous les voyageurs emprunteront le passage protégé au sud, à l'entrée/sortie de la gare routière. Les plus pressés courront à travers la gare routière et la rue jusqu'à arriver devant le bus.

Plus généralement, une incitation à utiliser les passages protégés serait de les sécuriser, ce qui devrait être une opération normalement incluse en cas de modification de la voirie comme c'est le cas. Les experts rapportent qu'une traversée en deux temps d'une rue en 2x1 voies, même supportant des flux importants de véhicules, reste non seulement sûre, mais permet un débit important. La zone sera traitée en zone 30, mais ce n'est pas suffisant.

Un îlot séparateur est à prévoir pour chaque traversée piétonne, ou sinon une commande par les piétons des feux qui protègent et régulent le croisement gare routière/ Barbusse/ Petite Vitesse.

### **Des cheminements piétonniers sacrifiés**

Le trottoir « Est » est supprimé tout au long de la gare routière. On peut cependant supposer que la bande végétalisée prévue à cet endroit sera ouverte aux piétons.

Si c'est le cas, il faudra veiller à ce qu'elle soit aux normes PMR et assurer la protection de la traversée de l'entrée/sortie de la gare routière.

Sinon, cela amènerait soit à utiliser les installations piétonnes « ouest », ce qui oblige à des détours et nombreuses traversées de rue et donc n'est pas opérationnelle, les piétons visant à utiliser le chemin le plus court, soit à utiliser les installations de la gare routière dans laquelle aucune autre circulation que les bus et les usagers ne devrait être admise.

Une solution ultime serait de décaler l'emprise de la gare routière vers l'est afin de libérer les espaces utiles à des cheminements piétons adaptés.

## **La gare routière au nord**

### **L'objectif général**

L'objectif général d'une gare routière fonctionnelle n'est que partiellement atteint parce qu'il reste des arrêts en dehors de la gare proprement dite et que son débouché sur le pont de chemin de fer, tout à la fois point de passage obligé des circulations automobiles et goulet d'étranglement, est source de difficultés multiples de circulation.

### **Une exploitation source de confusions**

Sauf dérogation, il est prévu une exploitation reposant sur le principe suivant : les bus « terminus » transiteront par la future gare routière et ceux « de passage » continueront d'emprunter les arrêts hors gare routière habituels ou créés (Petite Vitesse).

Dans le sens sud/nord, tous les bus, y compris « de passage » (211 dont une course sur deux continue jusqu'au centre commercial Terre-Ciel, 19 et C) auront un arrêt dit « minute » devant le parvis de la gare Sncf, strictement réservé à la descente et, de l'autre côté des voies ferrées, un arrêt montée/descente à la gare routière (un arrêt mixte ou deux arrêts successifs, l'un pour la descente et l'autre pour la montée).

Dans le sens nord/sud, les bus « de passage » auront un arrêt montée/descente rue de la Petite Vitesse et ne rentreront pas dans la gare routière (211 en provenance du centre commercial Terre-Ciel, 19 et C).

Les scolaires de la ligne C ne rentrent pas en gare routière, et ont le choix entre les arrêts « gare Sncf Square » et « Mésanges ».

Mis à part les habitués, le système est illisible pour les utilisateurs occasionnels et les décourage alors même qu'il faut les amener à utiliser les transports en commun pour respecter les engagements en faveur du climat.

On notera que la création de l'arrêt « rue de la Petite Vitesse » pallie le manque d'arrêts proches de la gare dans le sens nord/sud, dénoncé par les voyageurs contraints actuellement d'utiliser l'un des arrêts « Gare Sncf Square » ou « République », relativement éloignés.

Cependant, un arrêt de « centre-ville » serait le bienvenu, avec une implantation possible Bd de Lorraine (voir infra « pour aller plus loin ») mais aussi, en tenant compte de la configuration actuelle de la voirie et les implantations des commerces, avenue Jean Jaurès. Cette dernière hypothèse incite à étudier la demande faite par une partie des citoyens d'une desserte de cette avenue par au moins une ligne de bus.

### **Des allongements de parcours relatifs**

Les parcours sur voirie sont allongés pour les lignes sud/nord terminus (211 limité, 421, F). Cependant, l'essentiel des allongements de parcours, en longueur mais surtout en durée, tient à l'obligation de se rendre à la gare routière, d'y accéder de manière conditionnelle à l'ouverture des feux routiers et des mouvements sécants et enfin d'y manœuvrer à vitesse réduite.

Ces observations rejoignent celles du Stif et de l'opérateur Transdev qui déploraient l'absence d'issue au nord de la gare routière.

On gagnera cependant un stationnement plus adapté pour les arrêts de régulation qui se font actuellement sur chaussée et dans des conditions parfois irrégulières rue de la Gare.

### **La capacité des quais de la gare est surévaluée**

Les quais sont au nombre de 6, tous aptes à recevoir un bus articulé d'une longueur de 18 mètres. C'est trop et pas assez à la fois.

Pas assez si l'on se place dans la perspective d'un éventuel futur BHNS dont la longueur peut atteindre 24 mètres. Une telle éventualité, bien que peu probable dans un avenir proche, obligerait également à s'interroger sur les possibilités de giration d'un tel ensemble dans l'enceinte de la gare routière.

Trop si l'on observe que la plupart des lignes sont opérées par des bus standard de 12m (211 et 412 Ratp, 19 du CG77) ou n'assurent pas un service nécessitant une capacité supérieure (ligne D, ligne F). Seule la ligne C, et pour le seul service scolaire, peut être questionnée, et encore le cas peut-il être traité par un renfort.

### **L'issue unique sur une voie très fréquentée est facteur de difficultés de circulation**

La seule issue de la gare routière projetée se situe à l'intersection de la rue de la Petite Vitesse et de l'avenue Henri Barbusse, entre le pont sur les voies de chemin de fer et la continuation de l'avenue au nord jusqu'au futur giratoire.

Si la rue de la Petite vitesse est peu fréquentée, le pont constitue le seul point de passage de la ville entre le nord et le sud, à l'exception de la déviation par le chemin du Gué de l'Aulnay à la limité Est de la ville.

S'ajoutent les conséquences des feux routiers de régulation et de protection des piétons au croisement gare routière/ Barbusse/ Petite Vitesse, de l'arrêt du bus sur chaussée à hauteur de ce croisement, de la largeur de la voirie, réduite à 2x1 voies et, pour les bus venant du nord, la nécessité de couper la file de sens inverse (ceux sortant devraient bénéficier d'une commande de priorité des feux).

Alors que le lieu est potentiellement un goulet d'étranglement générateur d'encombres routiers, aucun chiffre susceptible d'évaluer les risques n'a été donné malgré les demandes



réitérées d'un habitant lors de la réunion publique. On ne connaît pas l'importance des flux automobiles empruntant le pont. On ne connaît pas non plus le nombre et la concentration des mouvements des bus au carrefour sur lequel débouche la gare routière.

Ces éléments sont cruciaux pour évaluer les difficultés éventuelles à un endroit stratégique pour l'exploitation de la gare routière mais qui rassemble beaucoup de contraintes.

L'existence de deux giratoires nord et sud ne fait qu'accentuer le contraste entre la fluidité qu'ils offrent et la source de blocage au débouché de la future gare routière.

L'association Adequa a cherché à estimer la gêne possible à ce débouché en se basant sur les observations à l'occasion de la transformation du carrefour à feux des rues René Sallé et Eterlet à Chelles et en reproduisant sur un schéma les entrées et sorties des bus vers/de la gare routière d'après les indications des fiches horaires.

Le schéma des entrées/sorties (annexes, figure 7) sur une courte période en pointe du soir montre des concentrations et l'impact sur les horaires qu'il faudra modifier pour résoudre bouchons et/ou conflits de circulation des bus mais aussi de la circulation générale.

Dès lors, il est important de connaître les normes qui seront appliquées : combien de temps, objectivement, entre la commande du feu et son passage au vert ? Combien de temps, objectivement, reste-t-il au rouge pour les autres (dont les bus « directs » ne passant pas en gare routière) ?

A ce stade, on ne peut se satisfaire des réponses données par les décideurs qui estiment que l'intelligence des utilisateurs suffira à trouver les solutions : technicité des chauffeurs de bus d'une part et recherche d'un parcours alternatif pour les automobilistes d'autre part. Les observations sur le terrain contredisent quotidiennement ces espoirs et montrent surtout une prise de risques pour tous les protagonistes.

Pour prolonger ces craintes, si par ailleurs une solution proposée consistait à ne positionner des feux routiers que pour réguler la sortie de la rue de la Petite Vitesse, et donc pas de feux à la sortie de la gare routière, il faudrait vérifier que la sortie de la gare routière sur l'avenue Henri Barbusse est pas assimilable au débouché d'une rue sur une autre et non pas à une sortie de garage ou de parking, ce qui imposerait une perte de priorité des bus par rapport à la circulation générale.

### **Un aménagement proposé : relier la gare à la voirie commune par un ou des giratoire(s)**

L'aménagement proposé par l'association Adequa est inspiré des aménagements des gares routières de Chelles et Lagny dont l'entrée/sortie est directement branchée sur un point de rencontre/dispersion consistant pour Lagny en un giratoire (atteint il est vrai par une voie dédiée seulement en partie) et pour Chelles à l'utilisation du boulevard Chilpéric à deux voies, dont une est réservée aux bus, débouchant à ses extrémités vers toutes les directions.

Il a été vérifié qu'il est techniquement possible.

Pour les concepteurs de la gare routière, en l'état, une issue au nord est incompatible avec la nécessité d'assurer la circulation de et vers l'avenue des Mésanges, au nord, sans compléter le giratoire par un tourne-à-droite.

Selon l'association, la réalisation d'un giratoire au nord suffisamment décalé vers l'est aurait permis une entrée/sortie de la gare routière directement sur le giratoire de et vers toutes les

directions tout en réglant la problématique « avenue des Mésanges ». Mais il faudrait disposer d'une partie de la surface de la propriété sise à l'angle des avenues Barbusse et Mésanges. Or, l'association estime n'avoir pas à proposer, ni même à suggérer une expropriation. Pour obtenir le même résultat, elle a donc proposé de réaliser un second giratoire à l'intersection du pont et de la rue de la Petite Vitesse.

Il présente les avantages suivants : 1) permettre le passage par la gare routière de tous les bus et donc suppression éventuelle des arrêts « périphériques » ; 2) éviter le conflit de circulation sur le pont entre les bus sortant et entrant dans la gare routière et les autos (et bus) circulant sur le pont.

Son encombrement, si l'on reste sur le dessin classique d'un giratoire que l'on assimilerait à un disque, empiète sur la gare routière qui devrait alors être décalée plus ou moins fortement vers l'est. Cette contrainte a amené à réfléchir sur la configuration d'un giratoire et se rappeler l'exemple d'un giratoire à l'allure non conventionnelle, à Chelles, celui à l'intersection de l'avenue Auguste Meunier avec les avenues du Général de Gaulle et de Sylvie (anciennement carrefour de la Rôtisserie Briarde, près d'Auchan), configuré comme une « cacahuète à deux compartiments », dont l'un plus petit que l'autre.

Dès lors, l'association propose que les spécialistes étudient et se prononcent sur le schéma suivant (annexes, figure 8) :

- Au nord, un giratoire « ovalisé » ou « patatoïde » qui s'insérerait dans l'aire disponible, empruntable par l'ensemble des flux, y compris « Mésanges » et sur lequel la gare routière aurait une issue (entrée ou sortie ou les deux)
- Au sud, un giratoire « partiel », sous forme d'un demi-disque, la partie arrondie empiétant sur la rue de la Petite Vitesse et la partie droite, côté gare routière dans le prolongement de l'avenue H. Barbusse, sans déborder sur la gare routière ; la gare routière étant directement branchée sur ce giratoire, cette configuration permet l'entrée par le sud et la sortie vers le nord par la voie rectiligne de l'avenue H. Barbusse et l'entrée par le nord et la sortie vers le sud en empruntant la « demi-boucle »

Aucune de ces deux configurations n'oblige à une modification, sauf à la marge, du dessin proposé de la gare routière. Réalisées toutes les deux, elles offrent toutes les souplesses d'exploitation souhaitées et apportent une réponse aux préventions du Stif et de l'opérateur.

## **L'aménagement au sud**

### **L'objectif général**

L'objectif d'une place publique, modulable pour accueillir des manifestations diverses, n'est que partiellement atteint, car il reste des fonctions « transport » qui réduisent la surface utile : arrêts de bus, station de taxis, dépose-minute, voies de desserte routière des immeubles et de l'entrepôt du magasin « Carrefour Market ».

### **Les emplacements des aménagements prévus pour les mobilités peuvent être optimisés.**

Un intervenant en réunion a fait remarquer que le positionnement des supports pour vélos était mal situé sur le cheminement des piétons. Acte lui en a été donné et promesse de revoir l'emplacement.

Deux places de taxis sont prévues, directement sur le giratoire, mais la plus au nord empiétant sur l'avenue H. Barbusse. Un autre intervenant a posé la question de la sécurité de la manœuvre que devra effectuer le premier taxi pour quitter son emplacement alors que débordant sur une partie du pont, il devrait réglementairement remonter le pont jusqu'au giratoire nord pour revenir sur ses pas. La réponse en deux points : 1) il est rare qu'il y ait des taxis stationnant en gare ; 2) ce sont des professionnels et ils sauront exécuter la manœuvre, n'est pas satisfaisante. On est là dans une situation aux limites des possibilités et des règles, donc dans une zone à risques.

Le décalage vers l'ouest du giratoire sud permet la réalisation d'une contre-allée entre la rue de la gare et le boulevard de Lorraine, desservant un dépose-minute de deux voitures.

Deux dépose-minute sont également prévus le long de la rue de la gare

L'arrêt-minute pour les bus est prévu en face du centre commercial, obligeant à quitter la rue de la gare pour rentrer sur le parvis.

Une optimisation pourrait consister à traiter l'emplacement prévu pour les taxis sur le principe appliqué en face de la boulangerie et de le dédier à deux places de dépose-minute, en acceptant d'empiéter légèrement plus sur la surface du parvis. En échange, les taxis seraient ramenés rue de la Gare. Quant à l'arrêt-minute bus, il y a suffisamment d'espace stérilisé le long de la rue de la Gare entre la sortie du parking public et le giratoire pour y placer l'arrêt.

### **Le « parvis » de la gare Sncf n'est pas suffisamment valorisé.**

Il s'agit de l'espace compris entre la rue de la Gare, le bâtiment de la gare Sncf et le magasin Carrefour-Market. Tel que prévu par le projet, cet espace est morcelé et sa surface réduite par deux voies routières perpendiculaires donnant accès aux immeubles et à l'entrepôt du magasin.

Une fois ramené l'arrêt-minute des bus le long de la rue de la Gare, ces voies routières ne sont imposées que pour les besoins des habitants d'un immeuble d'une dizaine de logements, des enseignants de l'école, du camion de livraison de Carrefour Market et des parkings Sncf.

A l'exception du camion, la quasi-totalité des circulations consiste en des voitures qui n'ont donc pas besoin de larges avenues. Par ailleurs, la plupart des circulations devant traverser le parvis sont relativement cadencées : horaires scolaires pour les enseignants, horaires de pointe pour les usagers de la Sncf, horaires de livraison pour le camion.

La combinaison de ces deux caractéristiques, largeur utile et périodicité, devrait légitimer une étude destinée à apprécier les besoins réels. Et l'on peut déjà penser qu'elle aboutirait à une réduction de la largeur des chaussées compensée par un système d'alternat par feux, ou par sas de croisement. La largeur devrait cependant ne pas être ramenés en deçà de 3 mètres, voire plus dans les courbes, pour les seuls besoins du camion.

Un tel résultat permettrait de réduire au maximum la surface de parvis stérilisée par la voirie ou, autrement dit, de maximiser la surface pour les aménagements de loisir et/ou de services.

Afin de libérer la totalité de l'espace public en partie privatisé par l'emprise des voies de circulations telles qu'elles sont prévues, deux hypothèses principales se dessinent alors : soit une seule voie « horizontale », avec entrée/sortie depuis le giratoire sud, devant la gare Sncf comme à Chelles, soit une seule voie « verticale » longeant le centre commercial et Carrefour Market, élargie au point de raccord avec la rue de la Gare pour permettre la giration du camion de livraison Carrefour Market (annexes, figure 9 et 10).

## **Des aménagements connexes posant problème**

### **Une zone 30 à moduler**

L'ensemble de la zone est règlementée en zone 30, sans vraiment d'aménagement distinctif marquant une différence de statut avec la voirie en continuation.

Selon le CERTU (désormais CEREMA), cela consiste à marquer l'entrée et la sortie de la zone par des aménagements qui incitent à ralentir et soient repérables. Il y a lieu également de munir les entrées et sorties des giratoires débouchant sur une ligne droite d'outils de modération de vitesse.

Enfin, la signalisation de sortie doit être mise en place ainsi qu'une signalisation de double-sens cyclable pour la rue de la Gare et le boulevard de Lorraine à sens unique.

La zone couverte recouvre également plusieurs sous-zones aux fonctions différenciées. On a d'abord plusieurs natures de rues : rue de transit, rue de commerces de proximité, rue résidentielle (immeubles et école). On a ensuite plusieurs aires avec des destinations variées : aires de stationnement, parvis de la gare au sens large.

En s'appuyant sur les principes ayant conduit à créer les zones 30, de rencontre et aires piétonnes, il est proposé, à l'intérieur de la zone 30, aux abords du giratoire sud (et celui-ci inclus ainsi que les contre-allées de stationnement) de créer une zone de rencontre, afin d'assurer au mieux une priorité aux piétons et une sécurité maximale aux cycles. De même, l'unique voirie (selon les propositions de l'association) qui traversera ou longera le parvis de la gare sera traité en zone piétonne (comme à Chelles), avec une dérogation pour les riverains (camion de livraison et usagers des parkings Sncf étant détenteurs d'une autorisation spéciale)

### **Des abris bus manquants**

Les schémas présentés ne comportent pas de symboles évoquant la présence d'abris-bus aux arrêts situés en dehors de la gare routière.

Ne pas pouvoir s'abriter de la pluie ou du vent en attendant le bus n'est pas de nature à en favoriser l'usage. Par ailleurs, installer un abri-bus nécessite d'aménager le trottoir dans le respect des normes d'accessibilité.

### **Des aménagements cyclables au risque de non-conformité technique et juridique**

La piste cyclable, financée, plus tard prolongée, au milieu du parc, c'est séduisant. Mais si, techniquement, elle dessert bien les gares et le parking Véligo, elle s'arrête dans la gare routière et ne permet pas d'atteindre le centre-ville qui n'est accessible que via le pont, heureusement en zone 30.

Il y a lieu cependant de penser que la nature des travaux correspond aux conditions de l'art. 20 de la loi Laure et dans ce cas de relever le nombre de véhicules par jour utilisant la portion de l'avenue Henri Barbusse entre les giratoires sud et nord qui ne devrait pas selon le CERTU (actuellement CEREMA), dépasser 8000 en zone 30

Plus anecdotique, monsieur le maire a noté que si le riverain concerné à l'angle des avenues Henri Barbusse et des Mésanges voulait céder 11m<sup>2</sup> de son terrain, on pourrait continuer à avoir dans cette zone un trottoir et une piste cyclable indépendants au lieu d'un espace partagé avec la contrainte que les cyclistes mettent pied à terre comme il est prévu dans le projet (nb : les textes prévoient seulement que le cycliste doit observer la vitesse du pas).

Peut-être l'aménagement d'un giratoire « patatoïde » permettrait-il de dégager la place nécessaire.

### **Les stationnements sud peu accessibles**

Comme vu précédemment, l'emplacement de stationnement des taxis est à cheval sur le giratoire et l'avenue H. Barbusse, ce qui interdit réglementairement au taxi de tête de s'engager directement sur le giratoire et l'oblige à remonter jusqu'au giratoire « nord » pour effectuer une course vers le sud.

La contre-allée devant la boulangerie est disposée idéalement pour un accès depuis le sud, or le boulevard de Lorraine est en sens unique nord/sud, ce qui la rend difficilement accessible depuis le giratoire.

La contre-allée « ouest » n'est accessible depuis l'avenue J. Jaurès qu'au prix d'un tourne-à-gauche source de conflits d'une part avec les flux nord/sud et d'autre part, avec les piétons, chaque cas étant susceptible de faire perdre une opportunité vis-à-vis des voitures voulant se garer et venant du nord, déjà prioritaires de fait. La mixité des fonctions de stationnement, « longue durée » et « minute » devra être régulée pour éviter les faux usages et abus.

Le stationnement « PMR » sur la rue de la Gare est bien éloigné de l'entrée de la gare.

### **Le parking régional d'utilisation moins souple**

La suppression de l'entrée/sortie Ouest reporte le trafic sur l'unique entrée/sortie Est, rue des Mésanges. Allongement de parcours pour les Vairois, quasi neutralité pour les Breuilleois et au-delà, gain pour les habitants de La Pomponnette et au-delà.

Le faible surplus de flux en provenance du Sud et du Nord, Nord-Ouest vers la rue des Mésanges induit par cette suppression n'est pas de nature à remettre en cause une possible « sortie Nord » de la gare routière.

### **Les vélos partiellement pris en compte**

Au nord, il a été noté que l'itinéraire cyclable, connaît deux points de fragilité : la mixité contrainte à l'angle de l'avenue H. Barbusse et rue des Mésanges et le débouché à l'intérieur de la gare routière sur laquelle la circulation des cycles est normalement interdite, ou sur la « passerelle », exclusivement piétonne et qui, sauf aménagement, se terminera au Sud par un escalier.

Au sud, on a vu qu'un participant à la réunion publique a observé qu'il fallait modifier l'emplacement prévu pour le stationnement des vélos, ce dont il a été convenu.

### **Des arrêts bus à repositionner**

« L'arrêt minute », au Sud, ne devrait pas se situer à l'intérieur du parvis, ce qui contraint à y tracer une voirie, mais le « tangenter » en restant le long de la rue de la Gare et en le rapprochant de l'accès à la gare Sncf.

## **Des espaces verts dévalorisés**

A supposer qu'à l'horizon de mise en activité de la gare routière, les bus ne polluent plus par des rejets de particules, ni par le bruit des moteurs, il reste le bruit de l'activité proprement dite : bruits de roulement, voyageurs, etc.

Les arbres ne filtrant pas les bruits, ce qui a été confirmé par les spécialistes lors des réunions publiques d'information sur le mur anti-bruit le long des voies ferrées, un mur anti-bruit, éventuellement bas, devrait longer la gare routière sur son bord Est afin de protéger l'école primaire.

Par ailleurs, l'empiètement sur le Parc est conséquent et, sans avoir à vérifier si le principe « Éviter – Réduire – Compenser » s'applique à la situation, une compensation devrait être proposée, dans un périmètre proche, tant en surface qu'en nombre et variété d'arbres.

## **Une entrée de ville peu requalifiée**

Dans la situation actuelle, on rentre du Nord dans le coeur de ville en longeant d'un côté le mur du cimetière, de l'autre, un parc.

Dans la situation projetée, on longera toujours le mur du cimetière, mais il se sera rapproché et on ne longera qu'une seule rangée d'arbres qui ne dissimuleront pas la place minérale de la gare routière et les mouvements des bus.

Le véritable embellissement sera celui de la place du Général de Gaulle élargie au parvis de la gare SnCF, en centre-ville.

## **Des services annexes restant à offrir**

Nota : ce paragraphe reprend tout ou partie des propositions et remarques de l'association des Usagers de la ligne Paris-Meaux-Crécy ainsi que des associations des Commerçants et des Habitants de la rue de la Gare

### **Signalétique**

Une signalétique est à mettre en place tant au sein de la gare SnCF que de la gare routière

### **Commodités**

Des toilettes doivent être mises à disposition du public et les cheminements vers les ascenseurs donnant accès aux quais de la gare ferroviaire doivent être conformes aux normes d'accessibilité.

### **Commerces**

Le regain d'activité qu'on est en droit d'attendre de la réorganisation de l'espace selon le projet n'est traduit que par l'intention d'installer sur le parvis de la gare SnCF un marché, le vendredi en soirée.

L'opportunité ainsi que l'intérêt de cet objectif a été plutôt fortement contesté par des participants à la réunion publique, participants qui déclaraient également regretter l'abandon de la modernisation du marché actuel à l'occasion de la rénovation de la médiathèque dont il est proche.

Les commerçants de la rue de la Gare craignent par ailleurs une perte de la clientèle des usagers du train en correspondance avec les bus qui se ferait désormais essentiellement au nord, via des espaces purement techniques alors qu'au sud le tissu commercial est propice aux achats « de passage » ou en attendant sa correspondance.

## **Pour aller plus loin**

Les observations reprises ci-avant reposent sur la comparaison entre la situation actuelle et celle proposée par le projet, toutes choses égales par ailleurs.

Pour aller plus loin dans les propositions, on doit interroger la destination des espaces et l'organisation de la voirie actuelles et poser des hypothèses.

### **La destination des espaces et l'organisation de la voirie actuelles**

#### **Description**

*Quelles fonctions actuelles pour la zone sud-est du projet ?*

Les lieux desservis :

- Les commerces, dont principalement le centre commercial et sa grande surface d'un côté et de l'autre une quinzaine d'emplacements dont trois seulement de commerce (fleuristes et épicerie), onze de services (agences immobilières, coiffeur, assureur, banques, espaces bien-être, vétérinaire, laboratoire, kiné) et un garage privé.
- La gare, avec ses propres services (accès aux trains, vente de billets, la desserte routière de son parking privé et de son parking clientèle)
- La desserte routière des écoles publiques, des logements privés et des livraisons de la grande surface
- Du stationnement pour les commerces
- Du stationnement pour les bus avec quais et abris.
- Le parking public, payant mais avec gratuité pour la première heure et demie

Les commodités offertes

- On parcourt la rue de la Gare à pied, à vélo, en bus, en auto
- La circulation y est apaisée et classée en zone 30
- Elle offre du stationnement latéral et, entre le Bd C. Melet et la place du Général de Gaulle, seulement au long de sa rive Ouest
- Quelques places de stationnement sont occasionnellement (et irrégulièrement) occupées par un bus en attente et ne trouvant pas (ou ne voulant pas occuper) d'emplacement libre devant la gare Sncf ; ce peut être le cas pour stationnement de régulation.

L'accessibilité

- La rue de la Gare assure essentiellement une fonction de desserte et secondairement une fonction de liaison inter-quartiers avec le Vieux Vaires
- La rue de la Gare est branchée à l'est sur l'axe rue de Torcy/ Chemin du Gué de Launay, sorte de périphérique ouest de la commune mais traversant le Vieux Vaires et sa voirie étroite et tortueuse, et à l'est sur la place du Général de Gaulle

- Mais n'est accessible à l'Ouest que par le boulevard Constant Melet, lui-même en sens unique Ouest/Est dans la continuité du Boulevard de Lorraine, en sens unique de la place du Général de Gaulle jusqu'au boulevard puis en double sens ensuite
- Elle est à en sens unique (double-sens cyclable) Est/Ouest entre le boulevard Constant Melet et la place du Général de Gaulle
- Le système crée ainsi une boucle à sens unique place du Général de Gaulle, boulevard de Lorraine, boulevard Constant Melet, rue de la Gare, place du Général de Gaulle

*Quelles fonctions actuelles pour la zone sud-ouest du projet ?*

Les lieux desservis

- Le délaissé au nord du débouché de l'avenue Jean Jaurès

Les commodités offertes

- Cinq à six places de stationnement réparties sur les deux côtés

L'accessibilité

- La zone est le débouché de l'avenue Jean Jaurès sur le giratoire de la place du Général de Gaulle
- L'avenue Jean Jaurès est à double sens

*Quelles fonctions actuelles pour la zone nord du projet ?*

Les lieux desservis

- Le parc de stationnement régional couvert offrant trois niveaux
- L'enclos sécurisé « Véligo » pour les vélos
- Un parking aérien de quelques places
- Les locaux de la Police municipale
- Le square du 8 mai 1945
- Deux arrêts de bus dont un sans abri

Les commodités offertes

- Le pont au-dessus des voies ferrées est la seule voie de liaison entre le nord et le sud de la ville et supporte donc une circulation intense
- Parcouru dans les deux sens, il est bordé de trottoirs étroits

L'accessibilité

- La zone est branchée au nord avec la rue de la Liberté et ses prolongements vers Chelles et au-delà, l'avenue Henri Barbusse et ses prolongements vers Brou et au-delà et la rue des Mésanges
- Au sud, elle est reliée à l'avenue Jean Jaurès, le boulevard de Lorraine et ses prolongements vers Torcy et la Francilienne et la rue de la Gare

**Analyse**

*Quelles fonctions actuelles pour la zone sud-est du projet ?*

En se limitant à la place de la gare SnCF, on constate une zone triangulaire, bordée au sud-ouest essentiellement par des services et quelques commerces de proximité, à l'est par un centre commercial à vocation communale, au nord par les bâtiments de la gare SnCF, désormais sans activité commerciale (le Relay est fermé).



Le milieu de ce triangle est totalement consacré aux transports : quais pour les bus, stationnements automobiles, voiries et cheminement piétons pour les usagers de la Sncf de et pour les zones en bordure et prolongement de la rue de la Gare

Si l'on prend en compte la proximité du parking public situé à l'arrière du centre commercial, la situation se résume à une zone essentiellement technique, partiellement bordée de commerces et services, les deux activités n'ayant pas de synergie affirmée.

*Quelles fonctions actuelles pour la zone sud-ouest du projet ?*

Aucune, l'évasement à cet endroit, de l'avenue Jean Jaurès, en rendant difficile le passage d'un côté à l'autre, lui enlevant même sa fonction de cœur de ville

*Quelles fonctions actuelles pour la zone nord du projet ?*

Le square, peu ou pas fréquenté, n'est qu'un pur décor à l'exception de l'isolement relatif qu'il offre à la Maison de la petite Enfance.

La zone offre donc essentiellement des services techniques. Le parking aérien et le parc de stationnement régional. Celui-ci, accessible sans avoir à franchir la voie de sens contraire sur le pont, du fait de ses deux issues à l'est et à l'ouest, est un outil technique efficace en lien avec le service ferroviaire. Les arrêts de bus, en bordure de rue, parfois sans abri et éloignés et de la gare Sncf et du centre-ville, sont peu pratiques.

*Quelles améliorations sont-elles apportées par le projet ?*

L'analyse des fonctions actuelles se réduit en résumé, au sud comme au nord, à une juxtaposition de fonctions sans réel lien qui valoriserait leur proximité : dans le premier cas, une activité commerciale peu valorisée par les fonctions techniques, dans le second, une activité potentiellement de loisirs, séparée du centre-ville par des fonctions techniques

Le projet n'apporte pas de réelle amélioration.

La zone sud-est reste essentiellement consacrée aux transports et voiries et seulement embellie de quelques arbres, tandis qu'un espace restreint est réservé pour un marché hebdomadaire, de faible ampleur et aux horaires restreints. Elle ne gagne pas en attractivité pour les commerces qui la bordent.

La zone sud-ouest est tout entière dévolue au stationnement, quoique en nombre limité, compensant tout juste ceux de la place de la gare qui sont supprimés

La zone nord réduit à la portion congrue l'espace de loisirs, sans compensation, et supprime la commodité d'usage du parking aérien tout en supprimant l'accès ouest du parc de stationnement régional, réduisant ainsi sa praticité au moment où il peut être envisagé de l'incorporer dans le système d'approche de la gare Grand Paris Express de Chelles. Par ailleurs, la nouvelle gare routière comporte tous les défauts signalés précédemment.

## **Des hypothèses de travail**

Devant l'échec du projet à proposer une solution satisfaisante à ses propres objectifs, il s'agit de proposer des hypothèses de travail, non hiérarchisées mais suffisamment contrastées et variées, afin de permettre aux différentes parties au projet, citoyens inclus, d'élaborer ensemble des solutions ou au minimum des pistes à valider et faire valoriser par les experts. L'acceptabilité sociale et les coûts ne sont pas pris en compte afin de ne pas bloquer la réflexion.

### *Inverser la logique du projet : maintenir l'activité « gare routière » au sud*

Une première manière consiste à maintenir la situation actuelle en l'améliorant. Les constatations faites par l'association Adequa montrent que la situation actuelle peut absorber le trafic de bus prévisible (sauf le cas d'un BHNS de 24m à étudier). Quelques aménagements de stationnement ainsi que de voirie suffisent et permettent de dégager de la place à la fois pour les besoins des bus et pour un embellissement. En jouant sur l'emplacement du giratoire et éventuellement sa configuration, cet embellissement peut être réalisée de manière privilégiée à l'est ou à l'ouest.

Une seconde manière serait d'amener des commerces au nord et, symétriquement, de l'espace de loisirs au sud.

Les travaux de réflexion sur le Centre-ville avaient amené à conclure que le développement de Vaires se ferait au nord de la voie ferrée.

Dès lors, même si l'on comprend l'intention, dont la légitimité n'est pas contestée, de favoriser l'animation et le commerce actuellement au Sud, on pourrait voir dans le projet tel que proposé de maintenir les commerces au Sud et de reporter au Nord une activité quasi industrielle, une contradiction avec ces travaux. En effet, le schéma proposé prend acte du développement de l'offre de logements au Nord sans l'accompagner d'équipements pour une économie résidentielle composée de commerces et services qu'il faudra continuer à chercher au sud en franchissant le goulet à automobiles du pont sur les voies ferrées.

Pour leur part, les réflexions sur l'aménagement du centre-ville répondaient à ce problème en proposant l'élargissement du pont aux dimensions d'une véritable place publique, vaste, agréable à traverser, véritable lien entre les deux parties de la ville. Sa date de réalisation paraît assez lointaine.

Pour l'association Adequa, une étude sur les habitudes des habitants de la zone Nord pourrait éclairer une orientation pour les futurs aménagements, par exemple où font-ils leurs courses : à Vaires en franchissant le pont parce qu'il y a tout ce qu'il leur faut ? A Brou parce que c'est plus près ou plus facile, par exemple pour stationner ? Etc.

Dans cette seconde manière, les fonctions de gare routière seraient concentrées au sud tandis que des commerces et services (et des possibilités de stationnement) sont installés au nord sur une partie de la surface prévue par le projet pour la gare routière, bénéficiant ainsi des éléments utiles à une bonne attractivité.

Une compensation partielle de la suppression d'une partie de l'espace de loisir au nord est réalisée par l'arborisation de la place de la gare et des trottoirs et espaces libres au sud, toujours, le cas échéant, en fonction de l'emplacement et de la configuration du giratoire.

### Repenser la structure viaire du centre-ville

Il s'agit ici d'interroger l'organisation du système voirie-circulation que le projet ne remet pas en cause.

Ce sujet a pourtant une grande importance pour le projet lui-même. Il a été pris en compte avec la réalisation prévue d'un giratoire au nord et le déplacement du giratoire au sud ainsi que pour les emplacements de stationnement et les rétrécissements de largeur de chaussée. Mais il n'a pas été étudié (en tout cas, aucun élément n'a été communiqué) sur l'impact de l'issue unique de la future gare routière nord au débouché du goulet d'étranglement que représente le pont.

Pour formuler des hypothèses, on s'appuie ici sur les interrogations traditionnelles de la réflexion prospective : « que se passerait-il si ... ? », « que faudrait-il faire pour ... ? »

*Que se faudrait-il faire pour éviter le passage par la rue de la Gare dans la configuration de la gare routière au nord ?*

Remettre la partie nord du boulevard de Lorraine en double sens.

Cela éviterait le détour par le bd Constant Melet et la rue de la Gare avec les gains de temps afférents. Cela permettrait en plus d'y réaliser un arrêt de bus « centre-ville », l'arrêt sud le plus proche étant sinon « République ». Et surtout, cela donnerait de la visibilité sur le schéma des arrêts : rue de la Liberté, gare routière, boulevard de Lorraine.

Les difficultés sont liées aux stationnements et particulièrement les emplacements réservés pour la desserte des banques par les sociétés de transport de fonds.

Les stationnements sont peu nombreux et trouveraient aisément place entre les arbres à l'est du boulevard, aux prix d'en déplacer et replanter quelques-uns et de déplacer quelques lampadaires. Quant aux emplacements réservés, outre qu'un au moins pourrait utiliser une place actuellement en chicane, donc hors chaussée, la configuration des lieux (trottoirs et emplacement des accès au local sécurisé des établissements bancaires) rend possible d'envisager pour les autres un stationnement en épi, l'arrière du fourgon approchant la porte du local au plus près, ce qui est d'ailleurs recommandé pour des questions de sécurité.

*Que faudrait-il faire si l'on voulait accueillir les bus de sens nord-sud sur l'emplacement actuel de la gare routière, au sud ?*

D'abord, partager de manière plus rationnelle l'espace entre les accès aux stationnements résidentiels et les quais réservés aux bus.

Ensuite, la giration des bus n'étant pas possible en fonction de l'espace disponible, cela oblige à rétablir le double sens sur la rue de la Gare ainsi que dans son prolongement sur le boulevard Constant Melet. Sur ce dernier, on ne voit pas d'autre solution que l'élargissement par la suppression d'une des deux rangées de stationnement latéral.

*Que se passerait-il si l'on supprimait du stationnement automobile au centre-ville ?*

Cela concerne, pour ce qui nous intéresse, les places sur le parvis de la gare Sncf, devant la gare et devant le centre commercial, les quelques places de la rue de la Gare éventuellement supprimées au profit d'un stationnement des bus, une rangée sur le bd Constant Melet, le haut du bd de Lorraine.

Vu le constat pour le bd de Lorraine, ne sont concernés, au plus petit, que le parvis de la gare et moins de dix emplacements et, au plus grand, le parvis et le bd Constant Melet, soit au pire une quinzaine d'emplacements supplémentaires.

En l'absence de création d'emplacements de remplacement, il reste possible de jouer sur la rotation des véhicules par la réglementation du stationnement. On évitera ainsi les stationnements abusifs tout en offrant un service de qualité.

*Que faudrait-il faire pour réaliser une vraie place de centre-ville ?*

Considérons l'espace compris entre l'avenue Jean Jaurès à l'est, le pont au nord, le centre commercial à l'est et le boulevard de Lorraine au sud.

C'est un espace morcelé essentiellement dédié à des fonctions de circulation alors qu'il est nommé comme s'il était un espace de détente et d'aménagement urbain : place du Général de Gaulle et place ou parvis de la Gare.

Une place relie les lieux qui la bordent alors qu'ici, les voies traversantes séparent au risque de les isoler les différents secteurs du centre-ville et en altèrent l'attractivité.

Comment rendre à cet espace sa continuité et, partant, son rôle de lien avec des aménagements qui en assureront une fonction de cœur de ville ?

Le décalage du giratoire vers l'ouest (annexes, fig. 11) ne change pas l'organisation viaire prévue par le projet, mais dégage un espace continu plus grand.

Le détournement de la rue de la Gare, en lui faisant longer le centre commercial et la gare Sncf, ainsi qu'un léger décalage du giratoire vers le nord (annexes, fig. 12) montrent une suite d'espaces (de placettes ?) séparés par les prolongements des autres rues aboutissant sur le giratoire, mais qui donnent déjà une impression de place de centre-ville

Le détournement de l'avenue Jean Jaurès sur le modèle du détournement de la rue de la gare (annexes, fig. 13), permettrait de dégager totalement l'espace. En fonction des volumes et orientations des flux automobiles, on peut même penser se passer d'un giratoire, gagnant encore en espace consacré aux liens urbains.

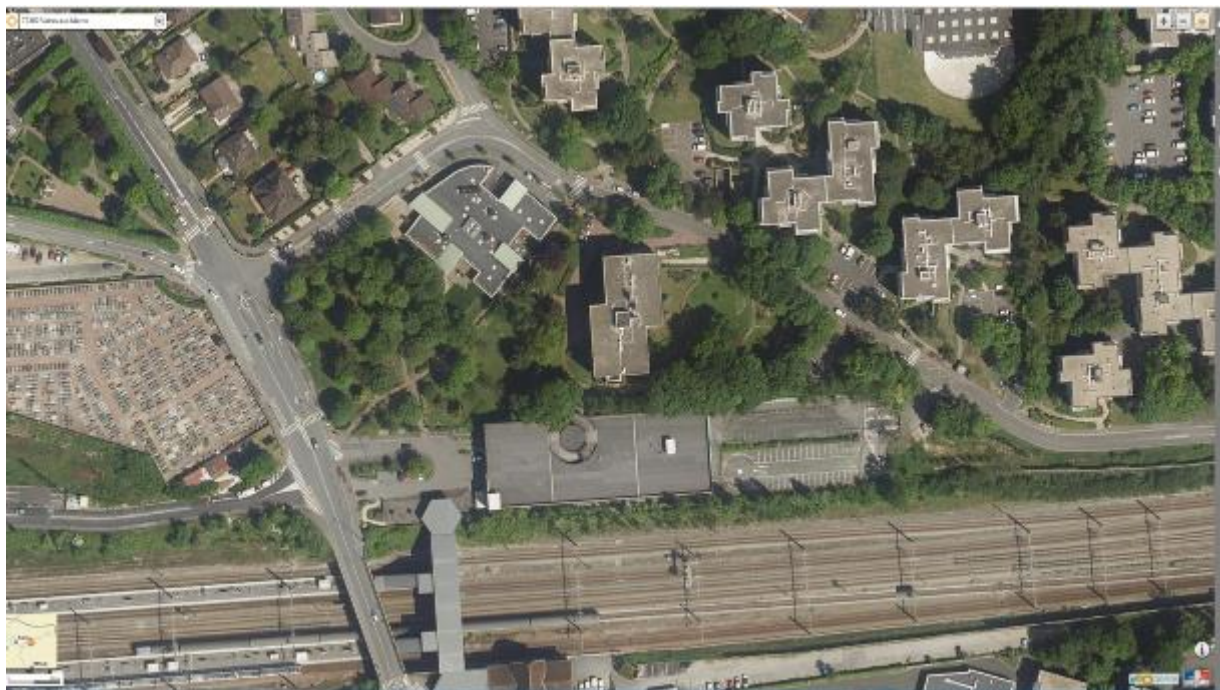
## **Annexes**



**Figure 1 : plan général et zone du projet**



**Figure 2 : situation actuelle « Nord »**





**Figure 3 : situation actuelle « Sud »**



**Figure 4 : Projet, vue d'ensemble**





**Figure 5 : Projet « Nord », gare routière**



**Figure 6 : Projet « Sud », parvis de la gare Sncf et place du Général de Gaulle**



**Figure 7 : Projet, conflits de circulation Bus au point d'entrée/sortie de la gare routière**

Légende

Rentrent : D, F, 211 (tous), 421, C(sn), 19(sn), TAD (Apolo+, Jossigny)

\* période scolaire

↗ entrent en gare en provenance du sud      ↖ sortent de la gare vers le nord

↘ entrent en gare en provenance du nord      ↙ sortent de la gare vers le sud

↑ passent sud/nord sans entrer en gare      ↓ passent nord/sud sans entrer en gare

Nord vers Sud			Sud vers Nord		
			↗	16h10	19
			↖	16h11	19
D	16h18	↘			
C	16h20	↓			
			↗	16h23	F
19	16h26	↓			
			↖	16h30	D
F	16h30	↙	↗	16h30	C
			↖	16h31	C
C	16h38	↓			
C	16h43*	↓			
C	16h47	↓			
			↗	16h50	19
			↖	16h51	19
			↗	16h52	C
			↖	16h53	C
			↗	16h53	F
421	16h57	↙			
F	17h00	↙			
D	17h02	↘			
			↗	17h09	211
211	17h10*	↘			
			↗	17h11	C
			↖	17h12	C
			↗	17h13	421
C	17h16	↓			
211	17h17	↘			
19	17h19	↓			
421	17h23	↙			
			↗	17h25	19
			↖	17h26	19
			↗	17h26	F
			↗	17h26	C
			↖	17h27	C
			↗	17h27	211
			↗	17h29	421
			↖	17h30	D

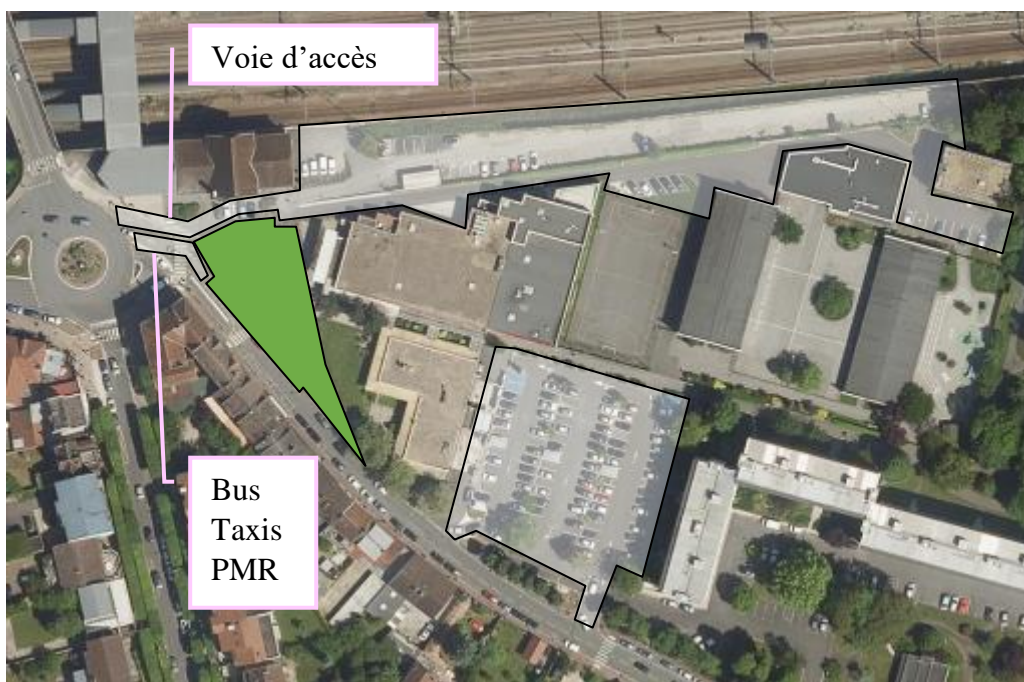
F	17h30	↙			
C	17h33	↓			
			↗	17h37*	211
421	17h38	↙			
211	17h38	↘			
C	17h38*	↓			
C	17h39*	↓			
			↗	17h40	C
			↖	17h41	C
			↗	17h45	421
			↗	17h49	211
421	17h53	↙			
C	17h53	↓			
			↗	17h55	19
			↖	17h56	19
211	17h56	↘			
			↗	17h56	F
			↗	17h57	C
			↖	17h58	C
			↗	17h58	211
F	18h00	↙			
D	18h04	↘			
			↗	18h05	421
C	18h07	↓			
211	18h08	↘			
			↗	18h09	C
			↖	18h10	C
19	18h10	↓			
421	18h14	↙			
211	18h14*	↘			
			↗	18h15	211
			↗	18h21	421
C	18h22	↓			
211	18h25	↘			
			↗	18h25	19
			↖	18h26	19
			↗	18h26	F
			↖	18h30	D
F	18h30	↙			
			↗	18h31	C
			↖	18h32	C
			↗	18h32	211
421	18h37	↙			
			↗	18h38	421
C	18h38	↓			
211	18h44	↘			
			↗	18h46	C

			↑	18h47	C
19	18h50	↓			
			↗	18h52*	211
421	18h53	↘			
C	18h53	↓			
			↗	18h54	421
			↗	18h55	19
			↑	18h56	19
			↗	18h56	F
F	19h00	↘			
			↗	19h01	C
			↑	19h02	C
D	19h03	↖			
C	19h07	↓			
			↗	19h09	211
			↗	19h10	421
421	19h10	↘			
211	19h13	↖			
			↗	19h14	C
			↑	19h15	C
19	19h18	↓			
			↗	19h23	F
C	19h24	↓			
			↗	19h25	19
			↑	19h26	19
			↗	19h28	C
				19h29	C
			↑	19h30	D
F	19h30	↘			
C	19h36	↓			
19	19h42	↓			

**Figure 8 : propositions de giratoires atypiques**

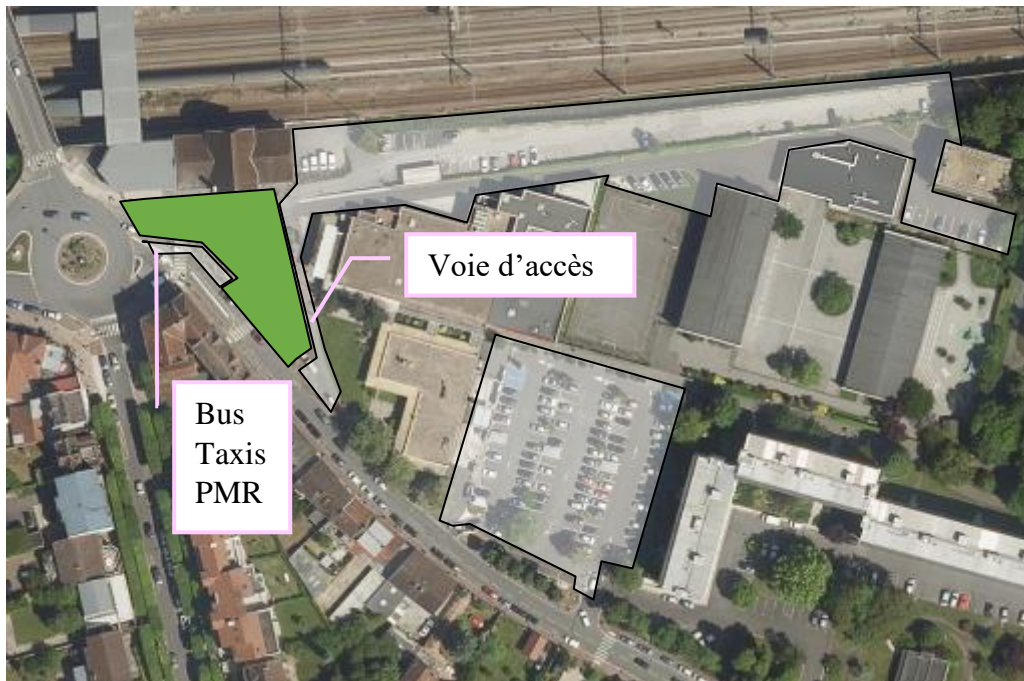


**Figure 9 : aspect du parvis avec voie d'accès longeant la gare**





**Figure 10 : aspect du parvis avec voie d'accès longeant le centre commercial**



**Figure 11 : visualisation du giratoire sud décalé vers l'ouest**



**Figure 12 : déviation de la rue de la Gare et déplacement du giratoire**



**Figure 13 : déviation de la rue de la Gare et suppression du giratoire**

