

Propositions pour une contribution des automobiles

Plusieurs actions sur les conditions de circulation peuvent contribuer, certaines fortement, à réduire les engorgements qui entravent une circulation fluide des bus sur l'avenue du Maréchal Foch.

Les hypothèses reprises dans cette note synthétisent des réflexions élaborées dans le cadre de contributions Adequa sur des projets d'aménagement.

Le Stationnement

Réguler le stationnement

Assurer le respect, expliqué et contrôlé, du code de la route pour les règles de stationnement (interdiction de stationner en sens inverse du sens de circulation, double file, etc.) et des règles de durée édictées par la mairie. Sont ainsi évitées les manœuvres compliquées qui occupent la totalité de la largeur de la chaussée et une utilisation prolongée des emplacements.

Offrir un nombre de places adapté

Des gains de places dans les rues latérales peuvent être recherchés via le respect des obligations du PLU de stationner à l'intérieur des propriétés ;

Une augmentation de l'offre de stationnement, y compris les livraisons (dont on peut mutualiser l'emplacement), peut être obtenue par une régulation négociée avec les commerçants et riverains

Faciliter le stationnement

Le transfert d'une partie du stationnement sur voirie vers du stationnement en ouvrage présente l'avantage que les manœuvres se déroulent à l'écart du flux de circulation. On peut constater cet effet en observant les parkings sous et autour du marché. Mais leur capacité est limitée à un seul niveau.

L'association Adequa propose un aménagement capacitaire à plusieurs niveaux, s'inscrivant bien dans le tissu urbain, sur le parking du Monoprix ; elle note l'existence à Montreuil de parkings que les particuliers mettent à disposition pendant leur absence (voir dossier « Parking silo mutualisé Monoprix » et La Marne du 18/03/2022 qui cite la ville de Bussy-Saint-Georges pour sa politique de stationnements en silo et de garages partagés).

Elle réfute également l'étude commanditée par la SGP (Société du Grand Paris) concluant à l'absence de besoins supplémentaires de stationnement avec l'arrivée du métro du Grand Paris Express, s'appuyant sur la possibilité résiduelles des rues proches, citant notamment le Bd Alsace-Lorraine. Evoquer cette voie où les voitures stationnent sur les trottoirs, sans laisser (pour autre auto) une place libre, et ceci, parfois des deux côtés en même temps, suffit à décrédibiliser l'étude.

Par ailleurs, afin de rendre moins contraignant le respect des règles de stationnement dans une situation qui peut être tendues à certains moments, des aménagements du type mini-giratoires sont à proposer afin d'éviter les demi-tours « sauvages » (voir notre dossier « Propositions pour des giratoires »).

Enfin, il ne faut pas négliger l'aménagement d'aménités sur les trottoirs (bancs, ...) qui rendent acceptable un stationnement plus éloigné que souhaité du lieu qu'on veut atteindre, ni la possibilité d'une application internet signalant les places disponibles.

L'allègement des circulations

Réduire les flux de transit

La réduction des flux indus peut s'obtenir en complexifiant les « parcours malins » qui transitent par l'av. du Mal Foch.

Traversent l'avenue en ne la parcourant que sur un bref parcours : 1) Bd Alsace-Lorraine vers Parmentier et retour par Pasteur ; 2) Av. du Mal de Lattre de Tassigny vers le parking P2R Effia/Sncf et l'av. de Sylvie ; 3) rue Poncelet depuis l'av. François Mitterrand et partiellement du parking P2R.

En 1) et 3), la gêne se reporte aussi sur les riverains, ce qui est facilement observable en 1). En 2), le giratoire créé à l'initiative de la municipalité permet un sectionnement sans risque de l'av. Du Mal Foch, ainsi qu'un dégagement rapide du secteur Centre-gare, point important de congestion.

Ces exemples confortent l'intérêt de solutions de type « giratoire » (voir « Propositions pour des giratoires »).

Ils montrent également que le traitement des flux de transit doit être envisagé plus en amont. Une étude commune a été engagée par les municipalités de Chelles et de Gagny, portant sur la circulation dans les secteurs depuis la gare du Chesnay-Gagny jusqu'à l'av. du Mal Foch. Ses conclusions devraient apporter un éclairage sur les dispositions envisageables sur ce secteur, avant éventuellement de les reproduire ailleurs.

Dévier les circulations

Les raisons historiques parfois évoquées pour expliquer tout à la fois l'inadaptation du plan de voirie et la très grande difficulté à l'améliorer, si elle recouvre une réalité, laisse encore quelques possibilités de dévier une partie de la circulation empruntant l'av. du Mal Foch par des itinéraires alternatifs aux performances améliorées.

Pour simplifier, deux cas pourraient répondre à cet objectif : l'aménagement des Vieux Chemins de Paris et Meaux et l'aménagement de l'axe av. du Gal de Gaulle/ av. de Sylvie.

Le premier, qui répondrait « naturellement » à la réalisation d'un plan de voirie adapté (voir sur le site « Hiérarchisation de la voirie »), pourrait, selon des propos rapportés de réunions de travail antérieures, bénéficier de subventions au titre de l'avantage qu'il apporterait à une desserte par transports en commun des quartiers faisant l'objet de l'étude de circulation intercommunale ci-dessus. Mais, bien qu'une précédente étude dédiée à sa réhabilitation ait montré une faible augmentation de trafic en cas de réhabilitation, il fait l'objet d'une opposition ferme et continue de la commune de Gagny, en tout cas pour ce qui concerne les voitures.

Le second souffre d'aménagements qui ne permettent pas une fluidité suffisamment attractive. Plusieurs améliorations peuvent être envisagées, en prenant exemple sur les aménagements réalisés sur l'av. du Gal de Gaulle :

- Remplacer les feux routiers du carrefour Mal Foch/ Gal de Gaulle par un giratoire (voir « Propositions pour des giratoires »)
- Redessiner, le giratoire Gal de Gaulle/ A. Meunier/ de Sylvie dont la forme de « patatoïde » le rend mal interprétable et potentiellement accidentogène ; étudier un éventuel repositionnement, voire un double giratoire « nantais »
- Paradoxalement réduire de Sylvie à une file au lieu de deux en direction de l'est, afin de sécuriser et par voie de conséquence fluidifier le franchissement du passage protégé pour piétons entre Auchan et Leclerc (accessoirement, cela permettrait l'insertion d'une piste cyclable, susceptible elle aussi d'enlever quelques voitures sur la route)
- Instaurer à cet endroit un « pont » zone de rencontre
- Empêcher physiquement la traversée de Sylvie entre Lidl et la concession automobile ainsi que vers La Trentaine par la rue de la Belle-Ile depuis le pont de l'Aulnoy (normalement interdite)
- En compensation, faciliter les changements de direction par des tourne-à-gauche et/ou des giratoires de retournement
- Réguler les feux routiers qui subsisteraient de sorte d'établir une « onde verte »
- Etc.

La remise à double sens de la rue A. Meunier pourrait absorber une partie de la circulation de Foch qui souhaite atteindre le quartier de l'Aulnoy sans faire demi-tour par le pont de l'Aulnoy, ou qui y verraient un raccourci en direction du nord et du nord-est. Adequa, s'appuyant sur l'étude de circulation commandée par la municipalité, pense que cette solution, comparée à une amélioration sur Sylvie, présente l'inconvénient de déporter de la circulation supplémentaire sur une rue au lieu d'organiser une sorte de voie de détournement des quartiers d'habitation.

Le centre-gare

Les observations reprises dans le document rédigé en 2016 pour le Cesel restent d'actualité. On notait déjà une « concentration impossible de trop de fonctions (stationnement, arrêt bus, traversée piétonne, feux routiers, ...), sans hiérarchie ni coordination. Difficilement résumable, elles sont reprises intégralement ci-après.

Délimitation du domaine d'étude « Centre-gare »

Dans le sens Sud/Nord, partie de l'axe Foch/Résistance depuis l'avenue de Lattre de Tassigny incluse, puis la rue Alexis Legrand, l'arrêt pour les bus se dirigeant vers le sud, la place Gasnier-Guy et le passage pour piétons, l'avenue des Abbesses, le boulevard Chilpéric et l'avenue du Général Leclerc incluse.

Equipements

De Lattre de Tassigny en sens unique vers l'Est. Accès au parking intermodal régional, aux accès sud de la gare SnCF et aux déposes-minute

Tourne-à-gauche Foch/Tassigny, protégé par un îlot central récemment mis en place
Alexis Legrand en sens unique vers l'Est, réservée aux bus pour accéder à la gare routière,
aire piétonne pour protéger les usagers Sncf « sortants »
Arrêt des bus F, 113, 213, à proximité immédiate du passage pour piétons ; les usagers SNCF
de/vers les bus doivent traverser Résistance
Passage pour piétons protégé par feux commandés par les seuls piétons
Tourne-à-gauche vers Abbesses.
Abbesses en sens unique vers l'Ouest. Départ du bus A « Boucle des Abbesses » au début de
la rue. ; les usagers SNCF de/vers les bus doivent traverser Résistance
Un stationnement du même côté que les bus, devant Monoprix
Chilpéric en sens unique depuis l'Est ; carrefour à feux avec Résistance ; Le feu sur
Résistance dans le sens sud/nord est positionné très en amont du carrefour ; une voie réservée
bus, mais qui s'arrête bien avant le feu, ne permettant pas une priorité absolue aux bus ;
commande des feux, possible par piétons.
Leclerc en sens unique depuis l'Ouest ; carrefour à feux avec Résistance ; commande des
feux, possible par piétons

Fonctionnement

Capacité de stockage réduite entre Leclerc et Chilpéric
Traversée piétonne de Résistance au nord de Chilpéric désynchronisée du feu vert sur
Chilpéric (et du feu sur Résistance arrêtant les flux nord/sud) pour laisser l'écoulement des
dernières voitures se dirigeant vers le nord ayant franchi le feu au sud de Chilpéric.
Les feux « Chilpéric » sur Résistance côté sud sont en amont du croisement de façon à ce que
les voitures arrêtées ne présentent pas une gêne à la giration des bus depuis Chilpéric vers le
sud (peut-être même plutôt ceux vers Abbesses qui ont besoin de revenir vers le milieu de
l'avenue de la Résistance afin de tourner à droite plus facilement vers l'arrêt Abbesses).
Pas de coordination des feux « Chilpéric », « Leclerc » et « Gasnier-Guy », ce qui incite les
automobilistes à s'engager entre deux feux et occuper l'espace, en bouchant ainsi le passage
des flux sécants : par exemple, les voitures sur Résistance occupent la partie devant le
Monoprix et empêchent les voitures en provenance de Chilpéric et les bus de passer.
Manœuvres pour stationner devant Monoprix
Remontée de file des flux directs et tourne-à-gauche encombrant le passage piétons
« Chilpéric » et remontée de file des flux Leclerc/ Résistance sud encombrant le passage pour
piétons.
Difficultés d'entrée des bus sur Abbesses (giration au plus juste ; priorité piétons au passage
protégé)
Impatience des usagers SNCF/ Bus Résistance et Abbesses qui traversent par vagues et sans
précaution pour attraper le bus qui s'annonce ou est à quai.
Blocage des flux nord/sud par les bus à l'arrêt « Résistance »

Proposition de scénarios

Pourquoi des scénarios ? Parce que l'instance participative donne un avis et pas une solution.
Parce que plusieurs solutions sont possibles.

Alors, la méthode des scénarios rassemble les éléments du problème en combinaisons d'hypothèses contrastées mettant en valeur une logique. L'objectif est bien d'éclairer la décision. Mais cette décision aboutit en général à une recombinaison par les responsables des éléments retenus, du fait d'informations qu'ils détiennent par ailleurs et/ou d'appréciations qui leur appartiennent.

Scénario 1 : statu quo

Variante 1 : on ne change rien et on attend que le système se régule par lui-même

Variante 2 : suppression du stationnement minute devant Monoprix pour faciliter la giration des bus en provenance de Chilpéric vers le sud ; cette facilité de giration supplée la gêne que peuvent présenter les voitures arrêtées au feu Résistance/Chilpéric dans le sens sud/Nord et donc le remonter jusqu'à l'intersection et augmenter ainsi la capacité de stockage de cette portion de voie entre Gasnier-Guy et Chilpéric de 2 à 3 véhicules.

Scénario 2 : flux

Inversion du sens de circulation des automobiles sur Chilpéric. Si l'on considère l'ensemble du Centre-gare comme un système unique, alors on constate qu'actuellement, il y a un flux « entrant » de plus que de flux « sortant ». Inverser le flux sur Chilpéric renverse la proportion et l'on a alors un flux « sortant » de plus que de flux « entrant ». Par analogie avec les lois de la thermodynamique, dans le premier cas, on compresse et cela chauffe ; dans le second cas, on détend et cela rafraîchit.

L'inversion du sens de circulation des autos sur Chilpéric ne pénalise pas les riverains qui n'ont déjà qu'un seul sens et dont la revendication porte sur la possibilité pour eux seuls, de pouvoir utiliser les couloirs de bus et bénéficier ainsi d'un double sens réservé à leur seul usage.

Des comptages ont montré que l'inversion du sens modifie les flux avec deux effets positifs : un moins grand nombre de voitures sur Chilpéric (mais qui reste conséquent) et donc moins de circulation coupant la gare routière, mais aussi un allègement de la circulation sur le tronçon de Résistance entre Chilpéric et Frères Verdeaux.

Scénario 3 : régulation

Régulation des feux avec deux variantes

Variante 1 : synchronisation des feux ; se pose alors la question de la priorisation des piétons ? des bus ? des autos ? en heures de pointe ? en heures creuses ? par réglage du délai de passage du rouge au vert ? par commande ? par bouton poussoir ? par télécommande ? par boucle à induction ?

Variante 2 : simplification des feux : on ne garde que la protection de Chilpéric et celle du passage pour piétons « Gasnier-Guy ». On traite Leclerc avec priorité à droite pour rentrer sur résistance ou on supprime la priorité par un « céder la priorité » ou un « stop »

Scénario 4 : sobriété

Suppression des feux et instauration d'une zone de rencontre. En zone de rencontre, la voie est mixte et piétons et automobilistes se partagent la chaussée, avec priorité aux piétons, à charge pour eux cependant de ne pas entraver abusivement la circulation.

Pas d'aménagement, à l'exception d'îlot centraux pour permettre aux piétons de trouver un refuge en milieu de chaussée et de n'avoir à traverser qu'une voie à la fois. Cette méthode éprouvée permet l'écoulement d'un flux important de voitures tout en préservant sécurité et sérénité de tous les usagers de la rue.

Scénario 5 : priorisation

Priorisation des bus.

Variante 1 : par commande prioritaire des feux

Variante 2 : par aménagement d'un couloir réservé. Variante 2a : l'actuel couloir sur Chilpéric est prolongé jusqu'au feu. Variante 2b : le couloir est prolongé jusqu'à Abbesses (voire jusqu'à l'arrêt Gasnier-Guy, mais problème du tourne-à-gauche en provenance du sud vers Abbesses) au prix de la suppression du stationnement devant Monoprix

Scénario 6 : mix

A inventer. Il devra déterminer le meilleur rapport entre qualité-prix des équipements, « qualité-prix » des pollutions, « qualité –prix » des agréments apportés aux usagers.

On emploiera la méthode multicritères ou toute autre qui serait mieux adaptée.