

Savigny, le 20 janvier 2012

**Propositions en matière de déplacements
pour le PADD du PLU de Savigny-sur-Orge**

Introduction :

En matière de déplacements, Savigny-sur-Orge est marqué par :

- Le relief des Vallées de l'Orge et de l'Yvette,
- La coupure des faisceaux ferroviaires Paris-Orléans et de Grande Ceinture
- La coupure routière de l'autoroute A6 avec son échangeur en limite d'Épinay-sur-Orge.

Sa frange Nord et Ouest en plateau est par contre beaucoup plus ouverte sur les territoires des communes voisines de Juvisy-sur-Orge, Athis-Mons, Paray-Vieille-Poste et Morangis.

Le réseau de voirie ne comporte pas d'axe lourd : les boulevards Dunant/Aristide Briand (RD 57), Jean Allemane et Charles de Gaulle (RD 167) sont les plus chargés et supportent une forte activité commerciale, d'où des conflits d'usage, mal ressentis. Savigny bénéficie de la RN 7 à l'Est et de la RD 118 au Nord sans en supporter les nuisances.

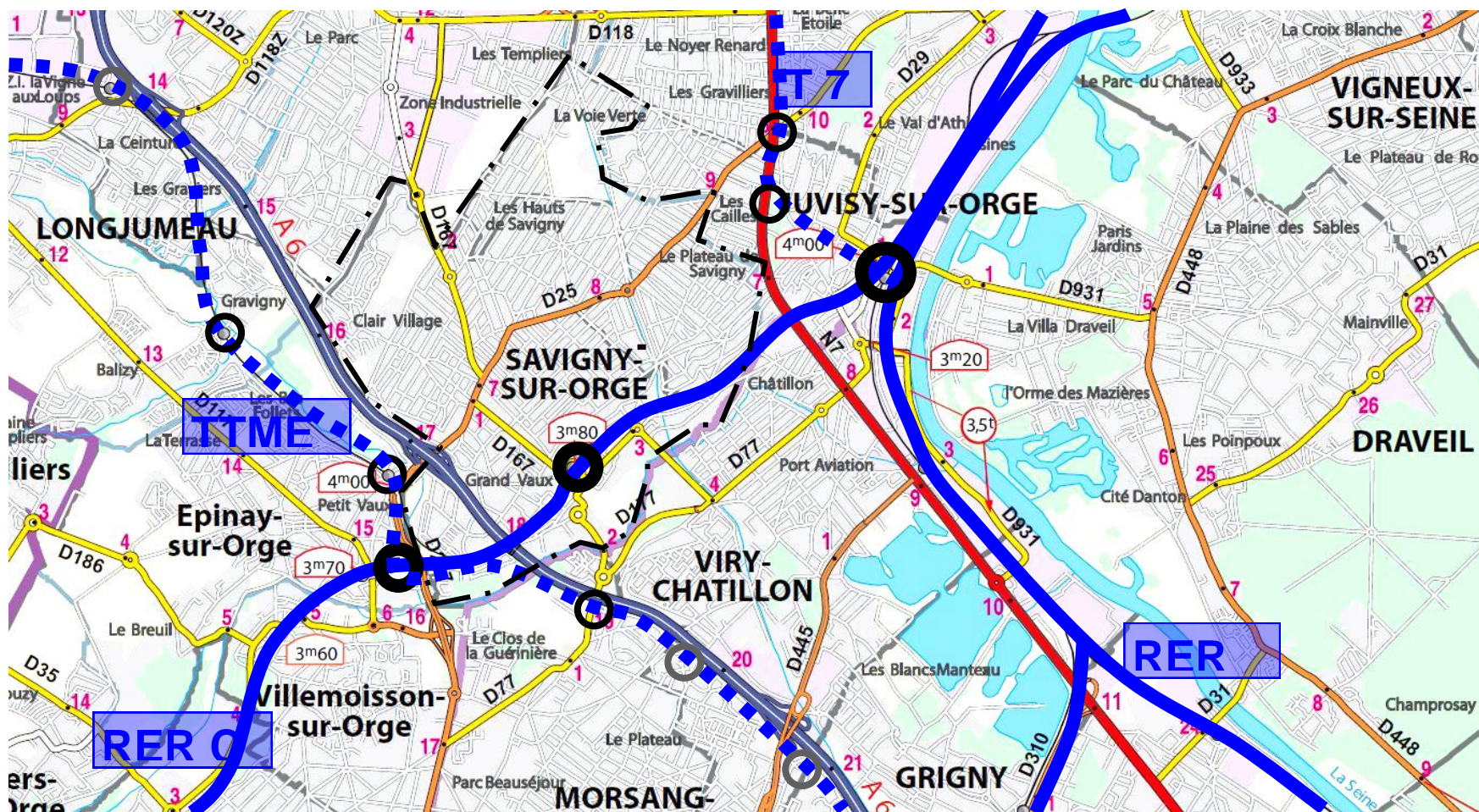
A moyen terme les deux projets structurants du tram train Evry Massy et du tramway T 7 devraient modifier le paysage des Transports en Commun aux franges de la commune. En supposant qu'ils soient concomitants de la mise en œuvre du PLU, ils offrent une occasion de repenser autrement les déplacements des Saviniens en privilégiant davantage les transports alternatifs à l'automobile. Savigny doit en bénéficier pleinement. C'est sous cet angle qu'ELAN SE présente quelques propositions dans le présent document, divisé en deux chapitres :

- Les transports en commun
 - Les circulations douces ou actives (marche à pied et vélo),
- auxquels sont ajoutés un petit chapitre de mesures diverses.

LES TRANSPORTS EN COMMUN

La desserte ferroviaire de Savigny à l'horizon 2019

A la mise en service du T7 et du TTME (horizon 2019), le réseau de bus doit être restructuré en un réseau incluant les 3 lignes ferroviaires et les sept gares (dont six directement aux franges de la commune) qui permettent de relier différents quartiers de la ville vers davantage de destinations et avec un meilleur niveau de service.



ELAN Savigny-Environnement

Figure 1 : le réseau ferroviaire et les gares à l'horizon 2019

Pour un maillage structurant par le plateau

Une grande partie du plateau reste cependant éloignée des gares. Nous proposons qu'une ligne de bus structurante à haut niveau de service l'irrigue entre les gares de correspondance de Juvisy et Epinay. Elle pourrait emprunter l'axe Dunant Aristide Briand qui paraît le mieux dimensionné et lisible pour la supporter (en pointillé rouge sur la carte suivante). Le quadrilatère des trois lignes ferroviaires et de cette ligne de bus structurante constituerait l'armature sur laquelle pourrait s'appuyer la desserte interne fine de la ville et les liaisons avec les communes voisines.

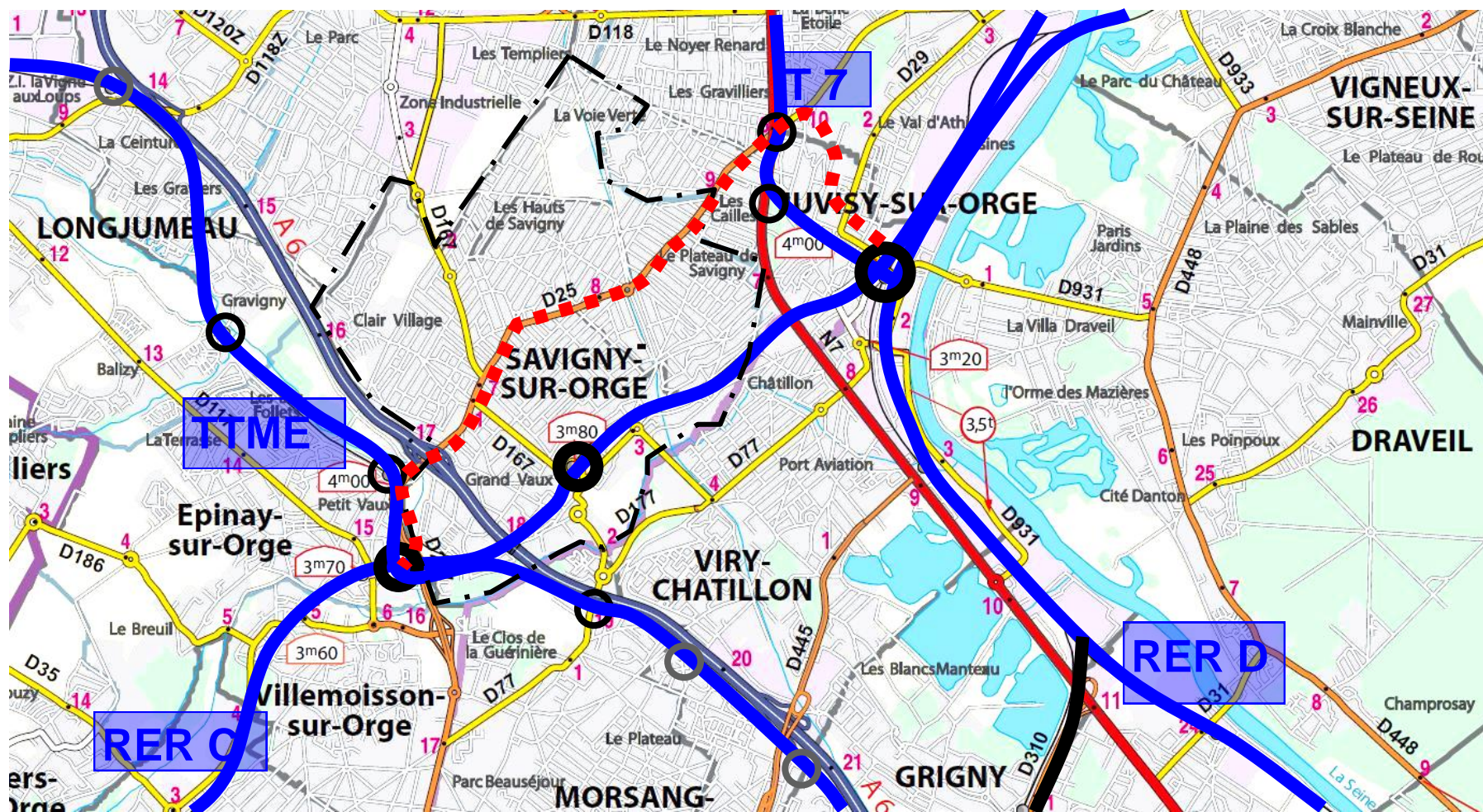


Figure 2 : en pointillé rouge, ligne de bus maillant le réseau ferroviaire par le plateau

Le partage du territoire entre la RATP et Daniel Meyer doit évoluer vers une complémentarité au service des Saviniens

Le faisceau Paris – Orléans est aujourd’hui la ligne de partage historique des territoires desservis par Daniel Meyer et RATP. Cette dichotomie n’a pas été remise en cause par le contrat de pôle gare RER C de Savigny : au lieu d’aboutir à une seule gare routière où l’usager doit pouvoir trouver aisément toutes les lignes de bus desservant la gare, il subsiste une gare Daniel Meyer qui devrait s’installer passage Séverine et une gare RATP au bas de la rue Chamberlain, auxquelles s’ajoutent les arrêts des lignes RATP qui bouclent par la rue Carnot. **Aucune ligne de bus ne traverse le faisceau ferroviaire.** La ville de Savigny se trouve donc doublement coupée par la ligne ferroviaire elle-même mais aussi par cette étanchéité du réseau de bus entre les deux exploitants.

Cette étanchéité - qui se fonde sur les droits patrimoniaux des transporteurs - impose des correspondances pour aller d’une rive à l’autre de la ville et nuit au développement de l’usage des transports en commun pour les déplacements internes à la ville et vers les communes voisines.

L’arrivée du T7 et du TTME offre une opportunité de restructurer les lignes et de renégocier avec les transporteurs de Savigny : RATP et Daniel Meyer. Ce doit être l’occasion d’améliorer la lisibilité de ce réseau et de le rendre plus performant. Une telle étude doit être entreprise par la commune en étroite collaboration avec les intercommunalités voisines et sous l’égide du STIF.

Il n’y a aujourd’hui que trois points possibles de franchissement du faisceau ferroviaire par des bus standards :

- gare de Savigny : rue Louis-Jacques Mézard
- Grand Vaux : rue Van Gogh
- rue de la Montagne Pavée, à sens unique.

C’est une forte contrainte. L’élaboration du PLU doit ouvrir des possibilités plus nombreuses de franchissement à mutualiser avec les circulations douces. Plusieurs pistes sont possibles, comme par exemple :

- le percement envisagé à l’occasion du tram train Maasy / Evry entre Grand-Vaux et la gare d’Epinay qui pourrait éventuellement être mis au gabarit des bus
- l’ouverture au gabarit des bus du passage de l’Orge entre l’avenue de la Résistance et la rue de Juvisy

Dans tous les cas, ces franchissements devraient en priorité assurer le confort et l’accessibilité des piétons, les bus pouvant se contenter d’un passage en alternat.

Le recours à des bus à petit gabarit capables de gravir des pentes fortes serait également une solution pour l’utilisation de passages comme les rues Joliot Curie, de la Martinière ou Marc Sangnier, qui ne se prêtent pas cependant à supporter des bus dans les deux sens.

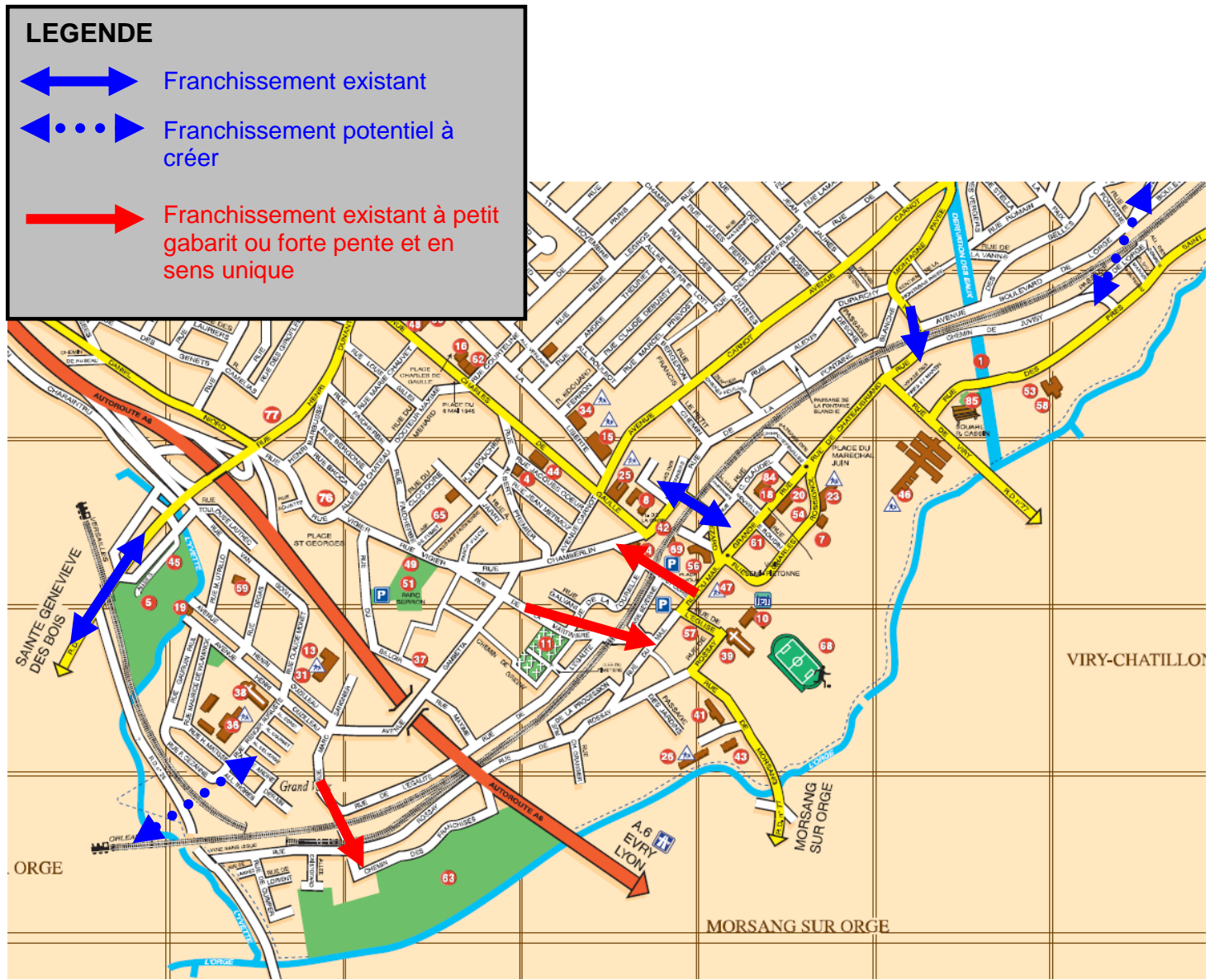


Figure 3 : les franchissements existants et possibles du faisceau ferroviaire par des transports en commun

Une demande de navette intra communale s'exprime

Par ailleurs, une demande s'exprime pour satisfaire les besoins en journée de personnes n'ayant pas accès à la voiture particulière, sous forme de « navette urbaine » à tarif préférentiel. Des services de ce type sont en service dans des communes ou agglomérations voisines. Outre l'aspect économique d'une telle navette, il convient d'étudier soigneusement les pôles à desservir en priorité. Pour qu'un tracé soit pertinent, il doit desservir les quartiers de Grand Vaux, des Prés-Saint-Martin et des Gâtines. A cet effet, il serait bon de ne pas se limiter au strict cadre communal.

Dans le cadre des contraintes actuelles de franchissement des voies ferrées, trouver un circuit n'est pas chose aisée pour des bus standard.

LES CIRCULATIONS DOUCES (ACTIVES)

Encourager les modes vertueux pour l'environnement que sont la marche à pied et le vélo doit être un objectif majeur du PLU de Savigny-sur-Orge. ELAN SE a élaboré en 2003 et révisé en 2008 un document de propositions. Si pour l'essentiel il reste d'actualité, il doit être actualisé pour tenir compte des réalisations qui ont vu le jour depuis et à l'aune des normes d'accessibilité les plus récentes et du Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE).

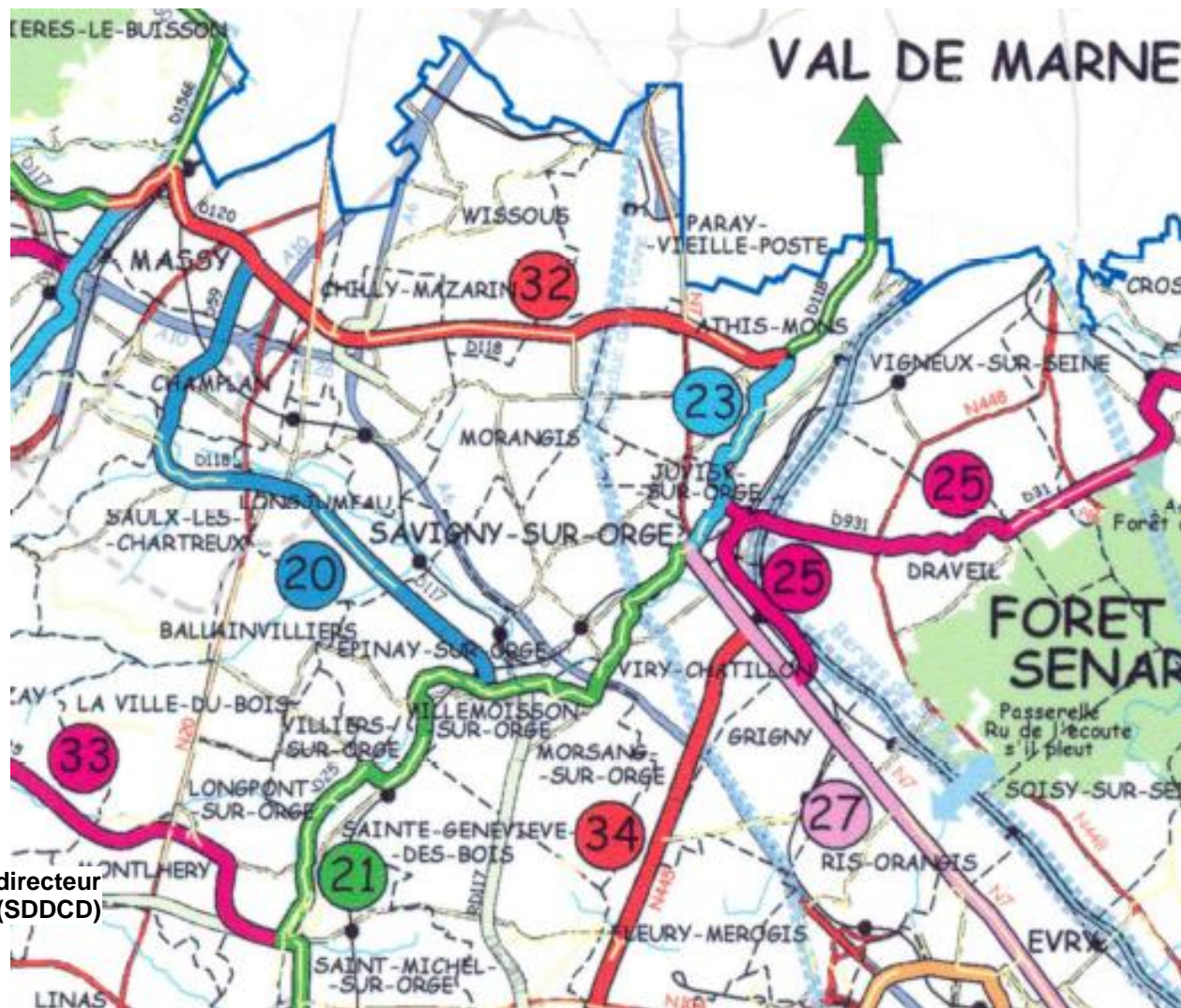
La Région Ile de France a révisé en juin 2011 sa politique en faveur des circulations douces, mettant l'accent sur la pertinence des solutions de pacification de la circulation motorisée en ville introduites au Code de la Route depuis 2008, par rapport aux solutions de ségrégation des modes par des pistes ou des bandes cyclables.

Le Conseil Général s'appuie sur le Schéma Directeur Départemental des Circulations Douces (SDDCD) et la charte départementale des circulations douces auxquelles ELAN a apporté son concours via la Fédération pour les Circulations Douces en Essonne dont elle est membre fondateur.

Au SDDCD s'est ajouté l'aqueduc de la Vanne déjà réalisé sur 8 km entre Ris-Orangis et Savigny dans la traversée des Lacs de l'Essonne.

C'est dans ce contexte qu'ELAN SE propose pour Savigny un réseau cyclable et pédestre structurant et un certain nombre de mesures visant à entraîner une pratique accrue de ces modes.

Figure 4 : extrait du schéma directeur départemental des circulations douces (SDDCD)



Réseau cyclable et pédestre structurant

Un réseau structurant a pour objectif de relier entre eux les pôles d'intérêt majeur pour les cyclistes et les piétons, qu'il s'agisse de déplacements de promenade ou de loisirs, d'accès aux gares, aux emplois, aux établissements d'enseignement secondaire, aux zones d'activité commerciale, aux équipements culturels, sportifs et administratifs, etc.

Les pôles représentés sur la figure 5 sont les gares en orange, les lycées Corot et Monge (rectangles bleus) et les centres commerciaux dont les deux marchés de Savigny (triangles bleus).

Les traits vert foncé indiquent les aménagements ou passages cyclables et pédestres existants. Ils sont concentrés autour de l'Orge et de l'Yvette et principalement sur les communes voisines.

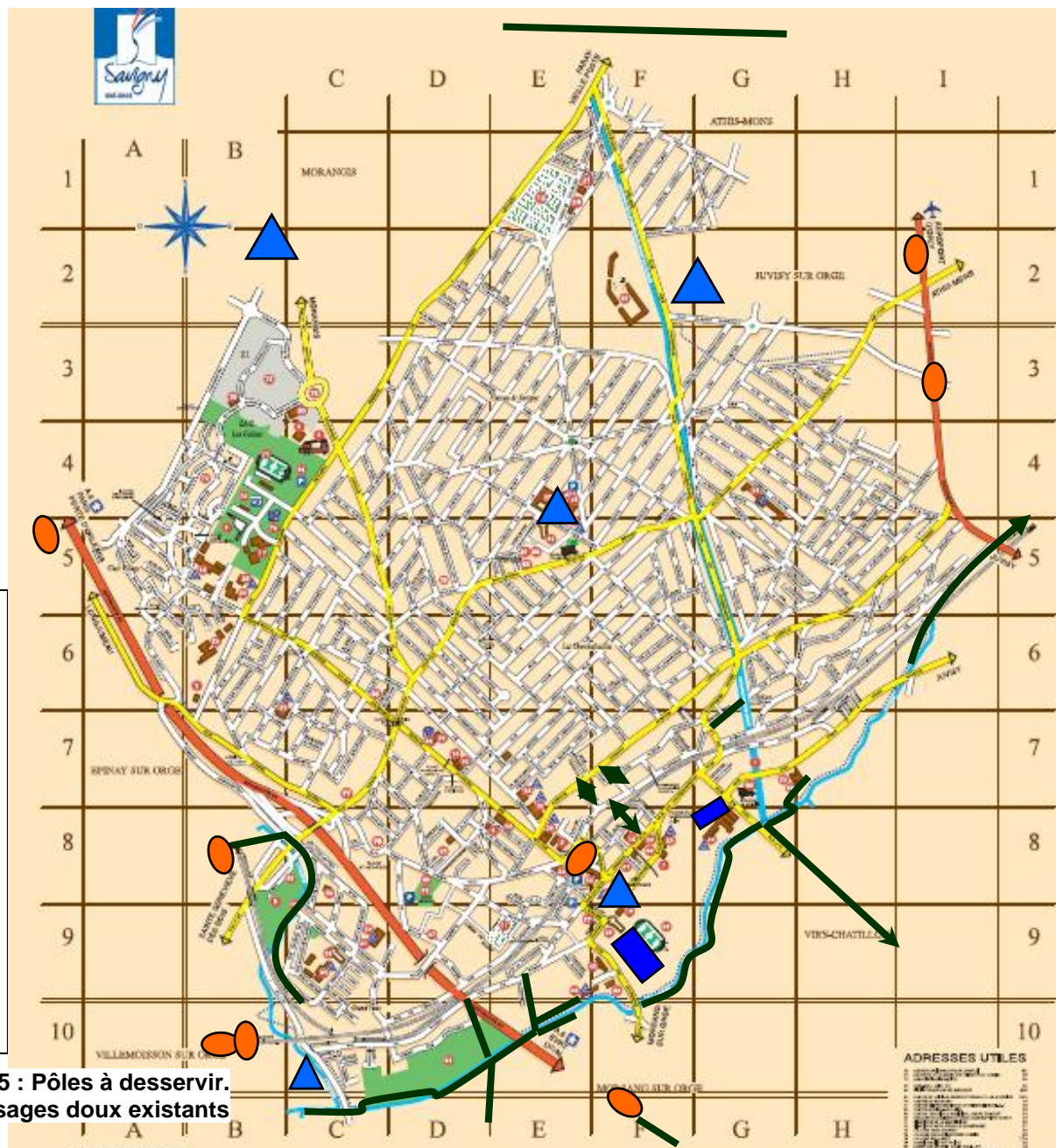
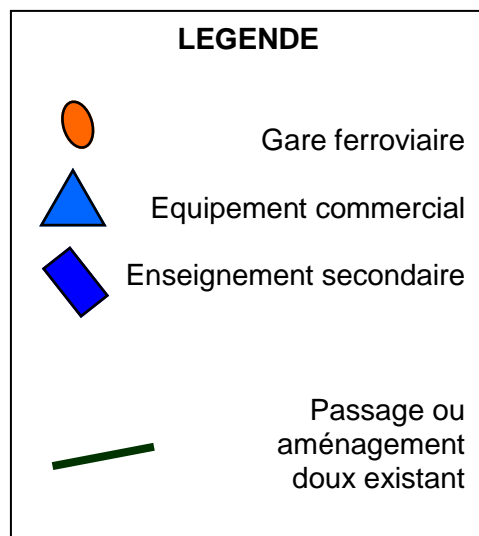


Figure 5 : Pôles à desservir.
Aménagements ou passages doux existants






Suivant les principes fondamentaux de la charte départementale, **un réseau pédestre ou cyclable doit être lisible, continu et confortable** ; il doit en priorité être accessible à tous les piétons et donc souscrire aux exigences réglementaires d'accessibilité ; il doit être attractif pour les vélos, sans les mettre en concurrence avec les piétons qui doivent toujours rester prioritaires ; dans certains passages ponctuels les vélos peuvent donc avoir l'obligation légale de céder la priorité aux piétons (zones de rencontre) ou de mettre pied à terre. Il ne doit avoir aucun caractère obligatoire, l'ensemble des rues et des espaces publics de la ville devant être ouverts aux piétons et, sauf exception, également aux cyclistes.

Le recours aux zones 30, zones de rencontre et aux double-sens cyclables dans les portions de voies restant à 50 km/h doit permettre de généraliser dans la ville la possibilité pour les vélos de rouler à contre-sens des sens-uniques.

La proposition de réseau cyclable et pédestre illustrée figure 6 complète les aménagements existants en visant les objectifs suivants :

- assurer la continuité entre les aménagements existants de part et d'autre des barrières physiques majeures de l'Orge, du faisceau ferroviaire, de l'autoroute A6 ;
- prolonger l'itinéraire départemental de l'aqueduc de la Vanne déjà réalisé dans la traversée des Lacs de l'Essonne jusqu'à l'itinéraire existant le long de la RD 118 à Paray-Vieille-Poste ;
- proposer un itinéraire continu et lisible reliant la gare de Savigny au boulevard Aristide Briand alternatif à l'avenue Charles de Gaulle ;
- proposer un itinéraire continu et lisible traversant le plateau à l'écart des axes lourds entre l'autoroute A6 et l'aqueduc de la Vanne, pouvant se poursuivre dans Juvisy jusqu'à la station Observatoire ;
- trouver un deuxième axe de rabattement vers la station Observatoire permettant la traversée de la RN 7 par la passerelle de l'Allée du Plateau à Juvisy ;
- trouver un accès facile à la gare de Gravigny et à la Plaine de Longjumeau, ainsi que vers Chilly-Mazarin par le chemin de Charaintru et le pied de talus de l'autoroute A6 (en contrebas de Clair-Village).

LEGENDE

-  Gare ferroviaire
-  Equipement commercial
-  Enseignement secondaire
-  Passage ou aménagement doux existant
-  Réseau doux structurant proposé

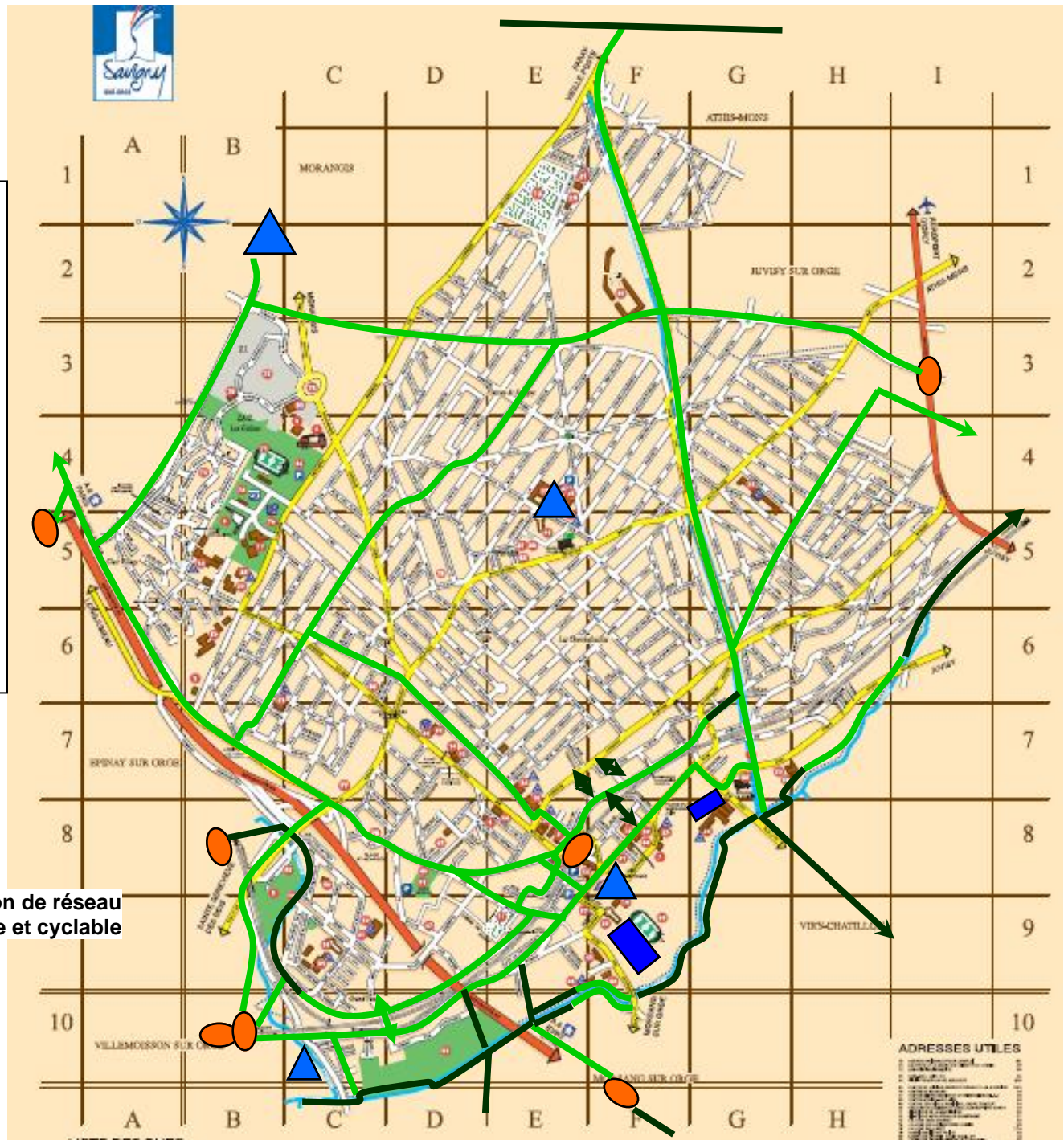


Figure 6 : proposition de réseau piédestre et cyclable

Pour réaliser un tel réseau, quelques obstacles fonciers sont à lever, par acquisition, par convention ou par servitude de passage. Nous les figurons pour l'essentiel, cerclés en rouge figure 7.

Le Plan Local d'Urbanisme est l'outil privilégié pour acquérir ceux qui ne trouveraient pas de solution à l'amiable.

Parmi les itinéraires proposés, la Promenade de l'Orge et celle de l'aqueduc de la Vanne ont un intérêt départemental, voire régional.

La **Promenade de l'Orge** de renommée régionale s'étend aujourd'hui sur plus de 30 kilomètres. Elle comporte malheureusement deux discontinuités majeures dans sa traversée de Savigny-sur-Orge :

- Au droit des copropriétés riveraines de la rue de Morsang,
- Dans le quartier des Prés-Saint-Martin.

Outre le frein aux efforts du SIVOA pour reconquérir l'Orge - rivière vivante, il en résulte un préjudice pour l'agrément des habitants de la ville mais aussi pour l'image de celle-ci auprès des autres publics de plus en plus nombreux, dont des randonneurs susceptibles de faire halte à Savigny. La promenade de l'Orge est en effet sur Savigny une portion du sentier de Grande Randonnée de Pays « ceinture verte de l'Île de France ». La municipalité de Savigny-sur-Orge doit être le porteur de la solution à ces discontinuités, en aidant le SIVOA d'un côté, le Conseil Général de l'autre pour les réaliser dans les meilleures conditions. La libération des emprises et leur mise à disposition, la concertation avec

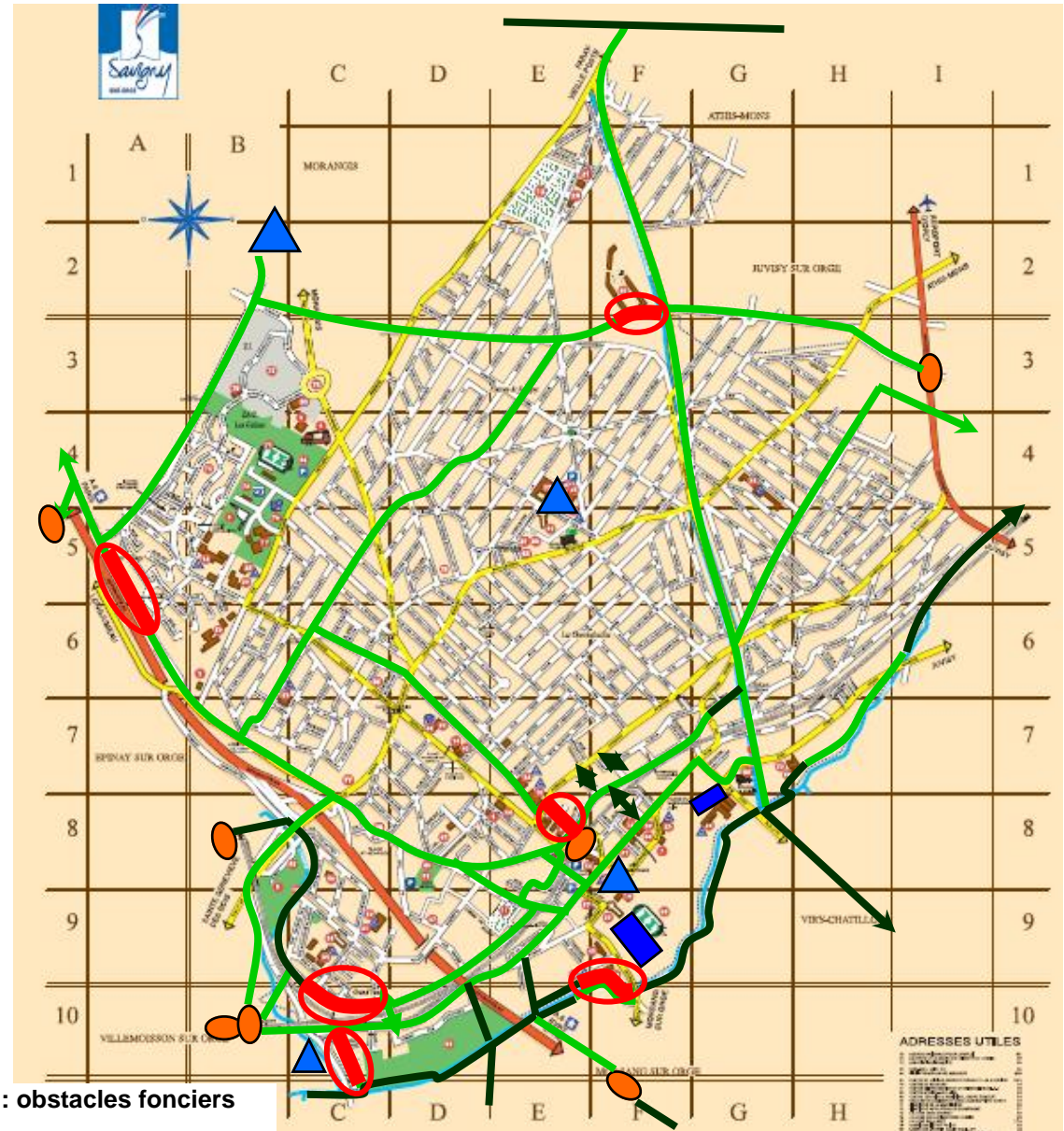


Figure 7 : obstacles fonciers

les riverains, la coordination des intervenants relèvent de sa compétence.

L'aqueduc de la Vanne est un superbe projet, déjà opérationnel sur 8 kilomètres de la limite de Savigny-sur-Orge à celle de Ris-Orangis (traversée des Lacs de l'Essonne). Entre la RD 118 à Paray-Vieille-Poste et Mennecy ce sont 20 km de promenade verte qui peuvent être offerts rapidement aux Saviniens et aux Essonniens sous convention avec Eaux de Paris qui gère la conduite de transport d'eau potable jusqu'à Paris. Connecté au droit de l'Hippodrome d'Evry sur la liaison douce Seine-Orge par le Bois de Saint-Eutrope, cet itinéraire peut également jouer un rôle de desserte d'un grand nombre de zones de détente et de loisirs, ainsi que d'équipements : lycée Monge, gares, Préfecture. La municipalité de Savigny-sur-Orge doit tout faire pour en faciliter et accélérer la réalisation.

Pacification de la vitesse des véhicules motorisés

L'élaboration du PLU doit être l'occasion de définir les zones de circulation apaisée à instituer par voie réglementaire.

L'essentiel du linéaire de voirie de Savigny est composé d'un maillage de petites rues pavillonnaires où la présence forte de stationnement sur voirie et la présence de nombreuses portions à sens unique s'opposent à la possibilité de vitesses élevées et découragent le trafic de transit.

Les conditions sont donc déjà réunies pour les classer en zone 30 (en vert figure 7).

Fort heureusement, cela autorise la circulation généralisée à double sens pour les cyclistes (sauf exception à signaler). Les cyclistes sont en effet mieux sécurisés en roulant face à l'arrivée des véhicules motorisés que dans le même sens. Souvent le croisement nécessite une courtoisie mutuelle ce qui contribue à la convivialité de l'espace viaire.

Les rues des quartiers anciens de Savigny se prêtent davantage au statut de zone de rencontre : la Grande Rue, les rues Joliot Curie et Chamberlain, la rue de la Martinière, la rue Marc Sangnier, le quartier autour de la rue Vigier, etc. Ce statut donne aux piétons la priorité sur les véhicules et aux cyclistes sur les véhicules motorisés, selon le principe de la priorité au plus vulnérable. Les piétons y sont donc autorisés à cheminer sur la chaussée, leur sécurité étant assurée par la limitation de la vitesse à 20 km/h. Les portions de rues à faible trafic où les trottoirs ne sont pas conformes aux règles d'accessibilité et où il serait difficile de les y adapter peuvent également être classées en zone de rencontre. L'accessibilité des personnes handicapées et le confort de tous les piétons se trouvent ainsi assurés, sans avoir à restreindre le stationnement pour élargir les trottoirs. Légaliser le cheminement des piétons sur la chaussée est une mesure symbolique forte qui manifeste l'encouragement à la marche à pied, mode le plus vertueux et le plus utilisé en ville.

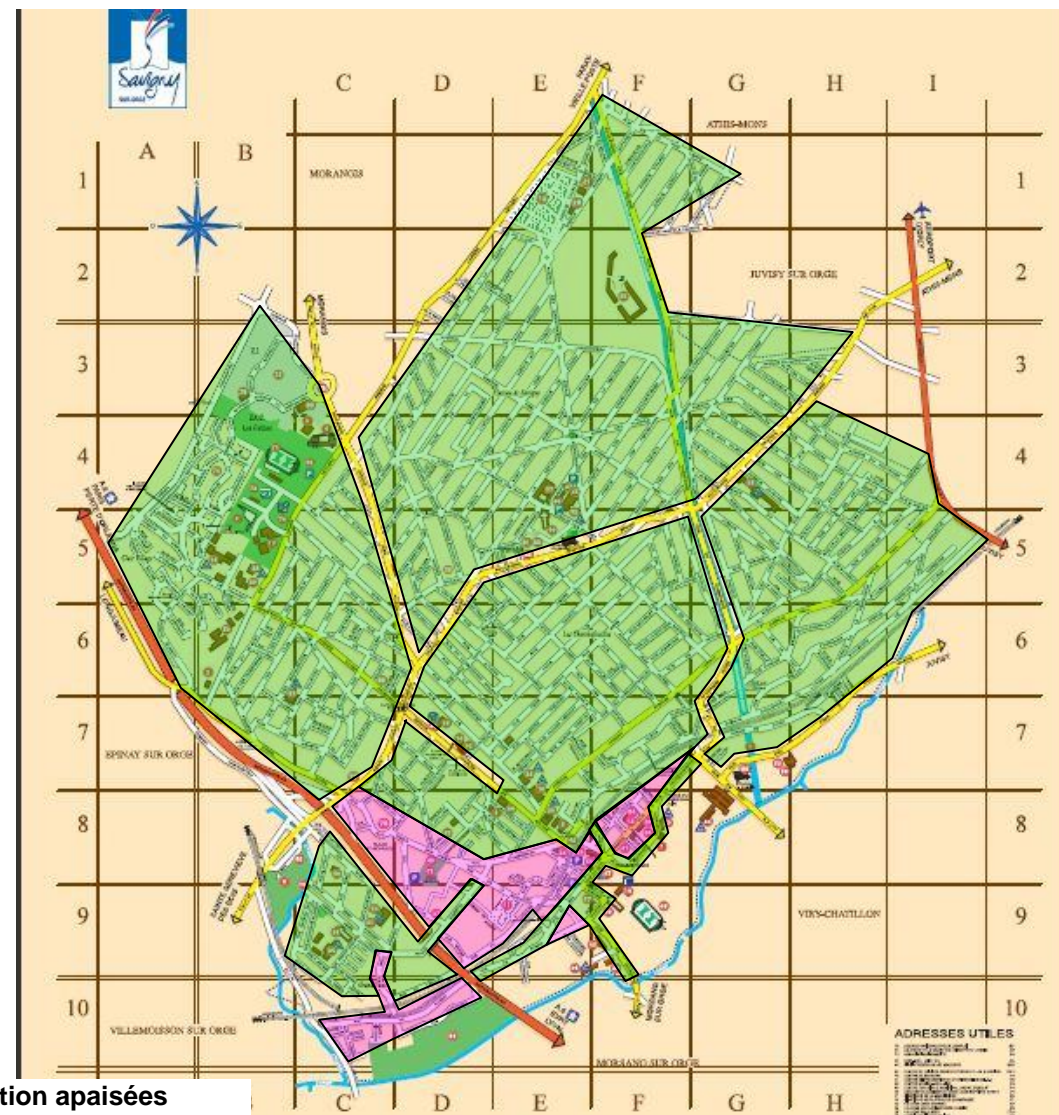


Figure 8 : zones de circulation apaisées

La proposition de zones apaisées d'ELAN SE consiste à ce que tout Savigny puisse être déclaré « Ville à 30 » dès le panneau d'entrée d'agglomération, en excluant seulement les axes lourds (principales routes départementales et supports de lignes de bus). Cette façon de raisonner permet de limiter la signalisation et les travaux de ralentissement aux entrées de zones. Elle a une bien meilleure efficacité qu'un émiettement de petites zones, trop souvent confondues avec des limitations ponctuelles de vitesse autour de points dangereux (abords d'écoles par exemple).

A l'intérieur des zones 30, le choix de zones de rencontre dans le quartier ancien doit rejoindre la préservation et la mise en valeur du patrimoine historique de la ville. Cela n'exclut évidemment pas la possibilité de zones de rencontre dans quelques autres rues, places ou quartiers résidentiels ou commerçants.

AUTRES MESURES

Signalisation de jalonnement (directionnelle)

Un réseau piétonnier et cyclable structurant aussi lisible et continu doit – comme les réseaux routiers – être équipé aux points de choix d'une signalisation de jalonnement indiquant les directions et les distances des pôles qu'il relie. A l'instar des plans de jalonnement routiers, il convient d'établir un schéma directeur de jalonnement cyclable et piétonnier. De nombreuses collectivités indiquent les distances en temps de façon à promouvoir le vélo notamment, comme une alternative tout à fait crédible en ville sur des distances relativement courtes de quelques kilomètres.

La continuité des itinéraires proposés doit être renforcée à chaque intersection par des pictogrammes peints sur la chaussée. Les panneaux de sens interdit doivent être tous ou quasiment tous équipés de panonceaux « sauf vélo ». Aux croisées d'itinéraires importants, des plans de ville incluant les territoires voisins doivent permettre aux piétons ou cyclistes de se situer et de trouver leur chemin. Notons que la signalisation piétonnière et cyclable permet – comme les plaques de rues - de valoriser l'image des communes traversées.

Dans le cadre des mesures de signalisation, favoriser les cyclistes, c'est aussi supprimer les STOP qui imposent de mettre pied à terre, et les remplacer de préférence par le régime général de la priorité à droite, et seulement exceptionnellement par des panneaux de « Cédez-le-Passage ».

Planifier la mise en œuvre du PAVE (Plan d'Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics)

Parvenir à redresser la situation d'inaccessibilité de la voirie de Savigny est affaire de longue haleine. Le classement en zone de rencontre des quartiers anciens devrait aider à résoudre pas mal des difficultés majeures sur la ville.

Le franchissement du coteau nécessite des largeurs d'emprise suffisantes pour obtenir des rampes avec paliers conformes aux normes. Dans les passages où des marches sont incontournables, il faut prévoir en rive les rampants pour chariots et valises à roulettes, poussettes, vélos à la main, qui profiteront aussi aux patinettes et rollers de plus en plus utilisés notamment par les collégiens.

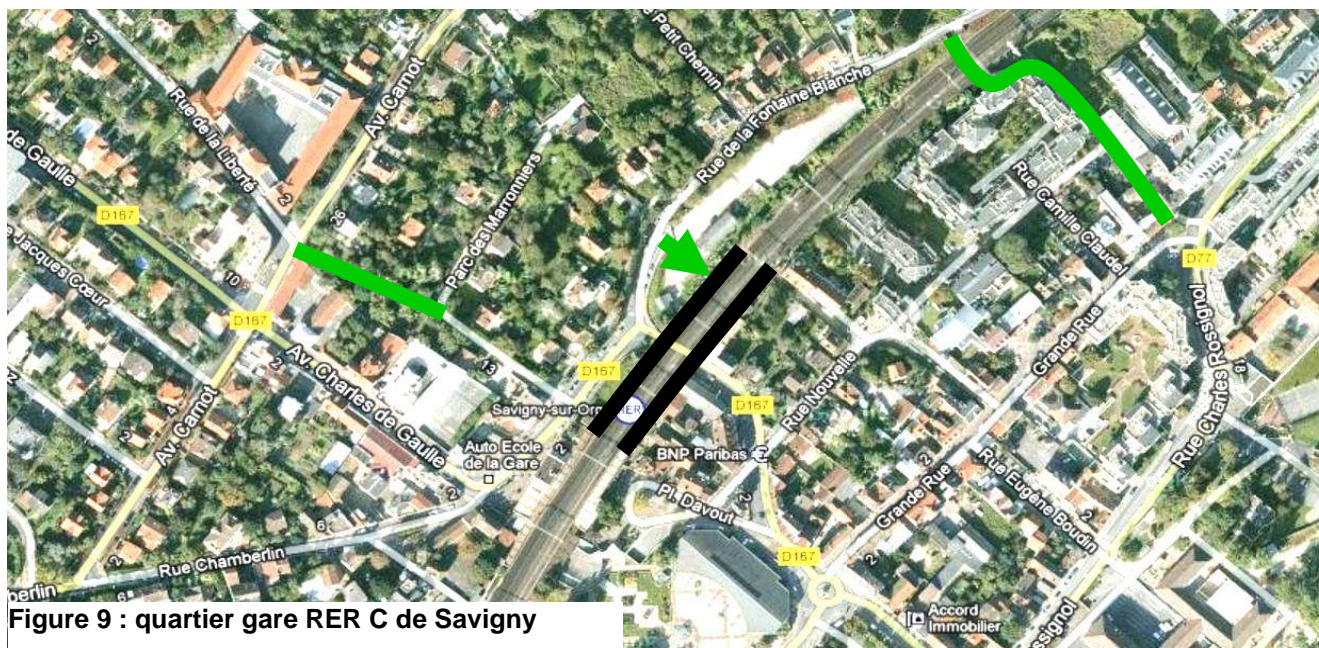
Favoriser le rabattement doux sur la gare de Savigny

La gare de Savigny se trouve sur un site fortement contraint par le relief et la pénurie de franchissements routiers à gabarit non limité. Les vélos sont aujourd'hui autorisés à bord du RER C, mais les dispositifs de billetterie (CAB) sont très mal commodes pour accéder aux quais, y compris pour les personnes accompagnées de jeunes enfants ou de bagages. Les nouvelles gares du tram train seront des gares ouvertes sans tourniquets ni CAB. Leur confort pourrait servir d'exemple pour le RER C.

Toutes raisons pour faciliter la vie des piétons et des vélos dans le quartier gare.

Voici quelques mesures intéressantes :

- Percer le passage entre la rue de la Liberté et le Parc des Marronniers et l'ouvrir en passage public. Même avec des marches, l'axe Liberté / Place de la Gare sera très attractif aussi bien à pied que pour certains cyclistes, la rue de la Liberté classée en zone 30 étant circulaire dans les deux sens par les vélos.
- Obtenir de la SNCF l'ouverture d'un accès supplémentaire au quai vers Paris depuis le nouveau parking de la rue de la Fontaine Blanche qui – mise en zone 30 – sera circulaire à double-sens pour les vélos.
- Aménager une rampe à la sortie du passage des Cherchefeuilles sur la rue de la Fontaine Blanche pour le rendre praticable par des poussettes, valises à roulettes, vélo à la main, voire idéalement pour les fauteuils roulants, avec rétrécissement ponctuel de la rue s'il le faut.
- Classer les rues Joliot-Curie, Chamberlain et la place de la Gare en zone de rencontre
- Aménager un accès hors péage des vélos au parking de la gare sous la Place Davout et leur disposer des arceaux dans l'espace sous-utilisé destiné aux motos face à la loge du gardien et devant la caisse automatique.
- Aménager un parc à vélos abrité supplémentaire dans le nouveau parking rue de la Fontaine Blanche à côté du nouvel accès au quai vers Paris



- Dans le cadre de la restructuration des lignes de bus à l'arrivée du tram train et du tramway T7, trouver une autre solution de bouclage des lignes qui rapproche de la gare les arrêts rue Carnot des lignes 292 et 392 et évite le cheminement avenue Charles de Gaulle.
- Et enfin, aménager un nouveau souterrain public entre la rue Louis-Jacques Mézard (RD 167) et l'extrémité nord des quais avec un autre nouvel accès au nord de la gare sur le quai vers Brétigny.

Toutes ces mesures devraient bénéficier à la revitalisation de l'activité du quartier gare, ce qui profitera aussi au lycée Corot, au marché et aux commerçants.

Services aux cyclistes :

La liste des services aux piétons et cyclistes est longue. Citons seulement les mesures plus particulièrement liées au PLU :

- Imposer dans les immeubles collectifs des locaux de rangement des vélos et poussettes facilement accessibles.
- Disséminer de plus en plus de parcs à vélos publics constitués de simples arceaux, bien en vue pour limiter les vols et dégradations, pour certains abrités ;
- Militer auprès du STIF pour que les vélos soient admis gratuitement à bord de tous les trains en Essonne (tram train notamment), comme c'est le cas sur le RER C, mais sans limitation horaire.

Etc.