



octobre 2019

Concertation préalable - ZAC de la gare

Le quartier de la gare de Savigny-sur-Orge est un enjeu crucial pour la ville à de nombreux égards. Une simple étude de pôle gare n'aurait pas suffi à résoudre un grand nombre de dysfonctionnements. **Procéder par le biais d'une ZAC est donc pertinent** même si ce processus risque d'allonger les délais de réalisation. ELAN-SE souhaite être associé à ce projet. Les éléments et propositions qui suivent ne visent qu'à enrichir le débat que le document fourni à titre indicatif pour cette concertation aborde surtout sous l'angle architectural.

Accessibilité aux PMR entre le parvis de la gare et le haut du coteau

Grâce à l'action d'ELAN-SE, les travaux en cours de mise en accessibilité de la gare aux PFR (Personnes en Fauteuil Roulant) vont rendre accessible le passage entre la Place Davout et le parvis du Bâtiment Voyageurs (BV) aux PFR non usagères du RER C (accessibilité ville à ville). Ce sera un réel progrès mais pas suffisant pour franchir la totalité du coteau, au-delà de la rue Carnot. Ce besoin doit être explicitement inscrit dans les programmes de la ZAC et de l'OAP qui fournissent une opportunité à ne pas manquer. Un dispositif élévateur (ou deux successifs) pourrait trouver place dans l'axe des rues Joliot Curie et Jacques Cœur.

Concomitance de la ZAC de la gare avec le T12 et le T7

Ce projet de ZAC intervient alors que le tram train T12 est en travaux et va être mis en service en 2022 ; il déportera en gare d'Épinay-sur-Orge la correspondance qui s'effectue aujourd'hui à Savigny. Conjointement, les travaux pour prolonger le tramway T7 jusqu'à la gare de Juvisy devraient démarrer avant la fin du Contrat de Plan Etat Région en cours (avant 2021). Deux stations sur la RN 7 seront proches de Savigny (Observatoire et Pyramide). Ces deux projets donneront lieu à restructuration et renforcement de la desserte en bus, en logique de réseau et de complémentarité des lignes.

Partir sur des hypothèses solides de restructuration du réseau de bus

Les trois gares routières bus de la gare de Savigny sont aujourd'hui dissociées (RATP 385, KEOLIS-DM 21 et KEOLIS-DM 22). Elles consomment un espace précieux et pourraient devenir inutiles si ces lignes sont rendues « traversantes ». Pour des raisons de gabarit, toutes les lignes traversantes franchissent la voie ferrée par la RD 167. Ce serait aussi l'occasion de mieux positionner les arrêts pour faciliter les correspondances bus/bus, limiter les besoins de traversée de la RD 167 et de cheminement sous les voies ferrées.

Voici quelques objectifs possibles avec la restructuration :

- Prolonger la ligne DM 21 vers le plateau de Savigny permettrait de libérer le terrain qu'occupe son terminus actuel passage Séverine et de regrouper ses arrêts avec ceux des autres lignes.
- Détourner la ligne DM8 via la gare de Savigny vers une station du T7 (Observatoire ou Pyramide) au lieu de la supprimer comme l'envisage IDF Mobilités car elle ne va déjà plus jusqu'au bassin d'emploi d'Orly/Rungis depuis l'arrivée du T7 aux Portes de l'Essonne et ferait doublon avec la DM 3 dans la traversée de Viry-Châtillon. La détourner par Savigny permettrait de la conserver en maintenant son utilité de rabattement sur le bassin d'Orly/Rungis via le T7.
- Relier Grand Vaux au reste de la ville de Savigny sans passer par le bas de la rue Chamberlin. Le quartier Grand-Vaux va bénéficier d'un accès piétons / vélos privilégié au pôle gare d'Epinay tout proche (RER C/T12/nouvelle gare routière). Son rabattement sur la gare RER de Savigny n'aura plus grand intérêt. Relier ce quartier au reste de la ville devrait se faire par un itinéraire plus adapté sans passer par la rue Chamberlin ; par la ligne 385 notamment si elle allait directement de la gare de Juvisy au pôle gare d'Epinay en suivant l'axe RD 25 / RD 257 (Aristide Briand / Henri Dunant) avec un niveau de service bien amélioré. Le bas de la rue Chamberlin pourrait être dédié à d'autres usages.
- Prolonger éventuellement la ligne DM 22 au-delà de la gare de Savigny.

:

Développer et encourager la marche à pied et les déplacements du quotidien à vélo.

Remarque : l'élaboration du plan vélo de Grand-Orly-Seine-Bièvre démarre. La ZAC de la gare doit en décliner localement les objectifs.

Plusieurs actions sont à envisager :

- **Aménager un pôle multiservices pour le développement du vélo** en liaison avec le rabattement sur la gare et les deux lycées Monge et Corot : parc vélo abrité pouvant évoluer facilement selon les besoins, location longue durée de vélos électriques ou pas, atelier de réparation et d'autoréparation, bourse d'échange de vélos et d'accessoires, base logistique pour une vélo école pour tous publics, etc. **Il pourrait prendre place au premier sous-sol du parking sous la place Davout avec un stand en surface les jours de marché.**
- Réaliser un **deuxième accès à la gare RER au nord du quai vers Paris** à relier au passage souterrain Cherchefeuille par une rampe accessible aux PFR; cela implique probablement d'inclure le terrain « disponible » qui sert de parking dans le périmètre de la ZAC . La mise en zone 30 de la rue de la Fontaine Blanche (ou mieux de toute la ville) autoriserait un double sens cyclable pour permettre l'accès à vélo au Petit Chemin et à la rue Duparchy qui mènent vers le plateau.

- Réaliser un **deuxième accès à la gare RER au centre du quai vers Brétigny** de part et d'autre de la RD 167
- **Doubler le souterrain piétons « ville à ville » sous les voies ferrées en ouvrant le souterrain de correspondance aux piétons sans titre de transport** ; il suffit pour cela de percer le mur de soutènement des voies ferrées côté place Davout (de plain pied) et de retourner vers le parvis le demi escalier qui ne mène aujourd'hui qu'au quai (fusionner les deux souterrains poserait un gros problème technique de soutien des voies ferrées).
- **Signaler le parc VELIGO existant et autoriser la circulation des vélos à contre-sens sur la rue Joliot Curie pour y accéder commodément.** Cette mesure devrait être mise en œuvre dès maintenant.
- Il serait fort judicieux d'inclure dans les itinéraires privilégiés pour les circulations actives les rues de la Liberté et Jacques Cœur. A cet effet, il faudrait :
 - **Prévoir une continuité piétonne et cyclable directe et lisible entre la rue Jacques Cœur et la rue Joliot Curie.**
 - Inclure dans le périmètre de la ZAC la possibilité de **percer une allée pour piétons et vélos entre la rue de la Liberté et le parc des Maronniers.**

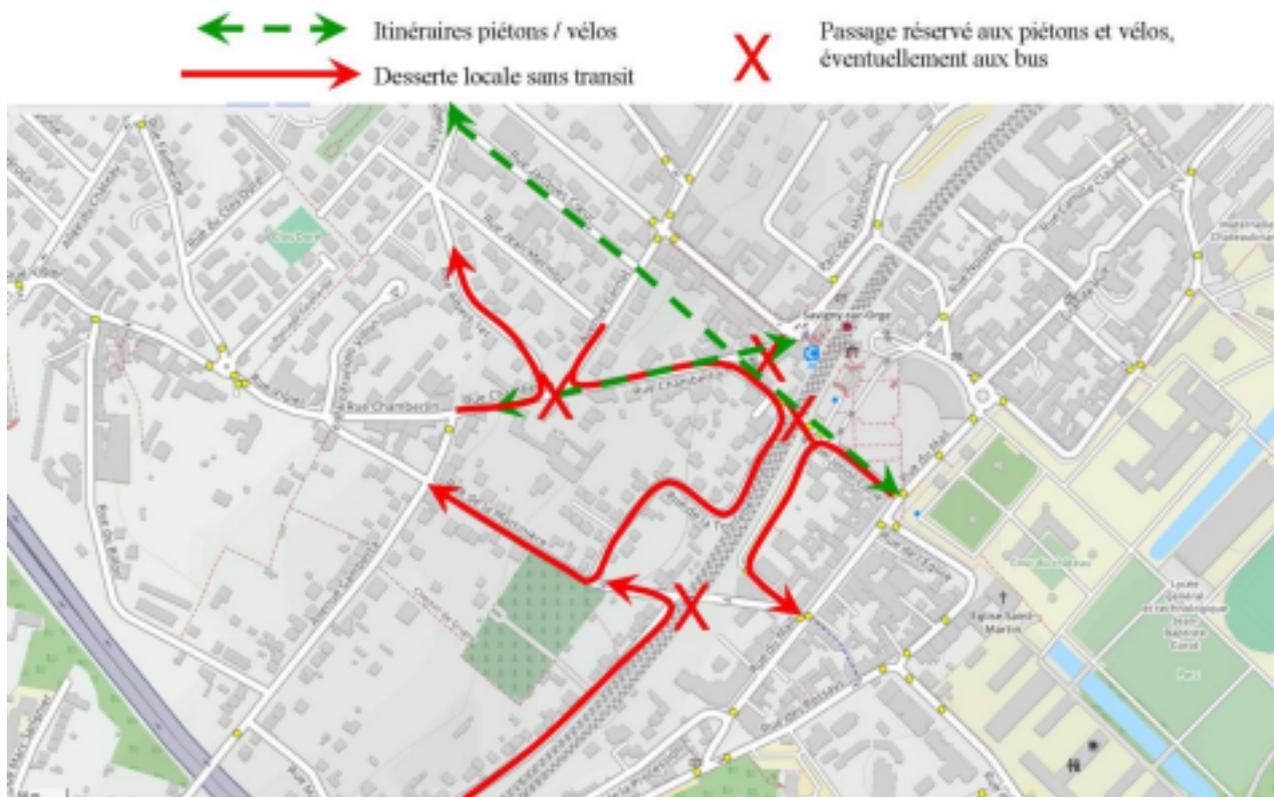
1. Pacifier les rues de desserte locale et améliorer l'attractivité des commerces

Si la pacification généralisée de la vitesse à 30 km/h sur toute la ville est adoptée, cela autorisera de fait les vélos à circuler dans les deux sens dans les rues à sens unique tout en simplifiant la signalisation et la communication auprès des habitants. Seules les zones de rencontre nécessiteront une signalisation spécifique. A défaut de généralisation à toute la ville, le quartier gare se prête à une vaste zone 30 avec en son sein des rues en zones de rencontre chaque fois que les trottoirs ne peuvent être mis aux normes d'accessibilité et une aire piétonne sur la place Davout élargie aux commerces riverains de la RD 167.

- **Conserver le réseau de rues anciennes étroites en les mettant en zone de rencontre** de façon à y prioriser la marche à pied, puis le vélo dans les deux sens **et limiter la circulation motorisée aux accès des riverains**, à 20 km/h.

Exemple : les passages sous les voies ferrées des rues Joliot Curie et de la Martinière sont très étroits et sont malgré tout très utilisés en itinéraires malins par de nombreux automobilistes. Ils n'ont pas de perspective d'élargissement. On pourrait les réserver aux piétons et aux cyclistes et organiser la circulation générale pour assurer la desserte des riverains et dissuader les applications comme WAZE d'envoyer le trafic de transit par ces rues de desserte locale. D'autres coupures - sur la rue Chamberlin notamment – pourraient renforcer ces mesures de pacification.

Illustration donnée à titre indicatif

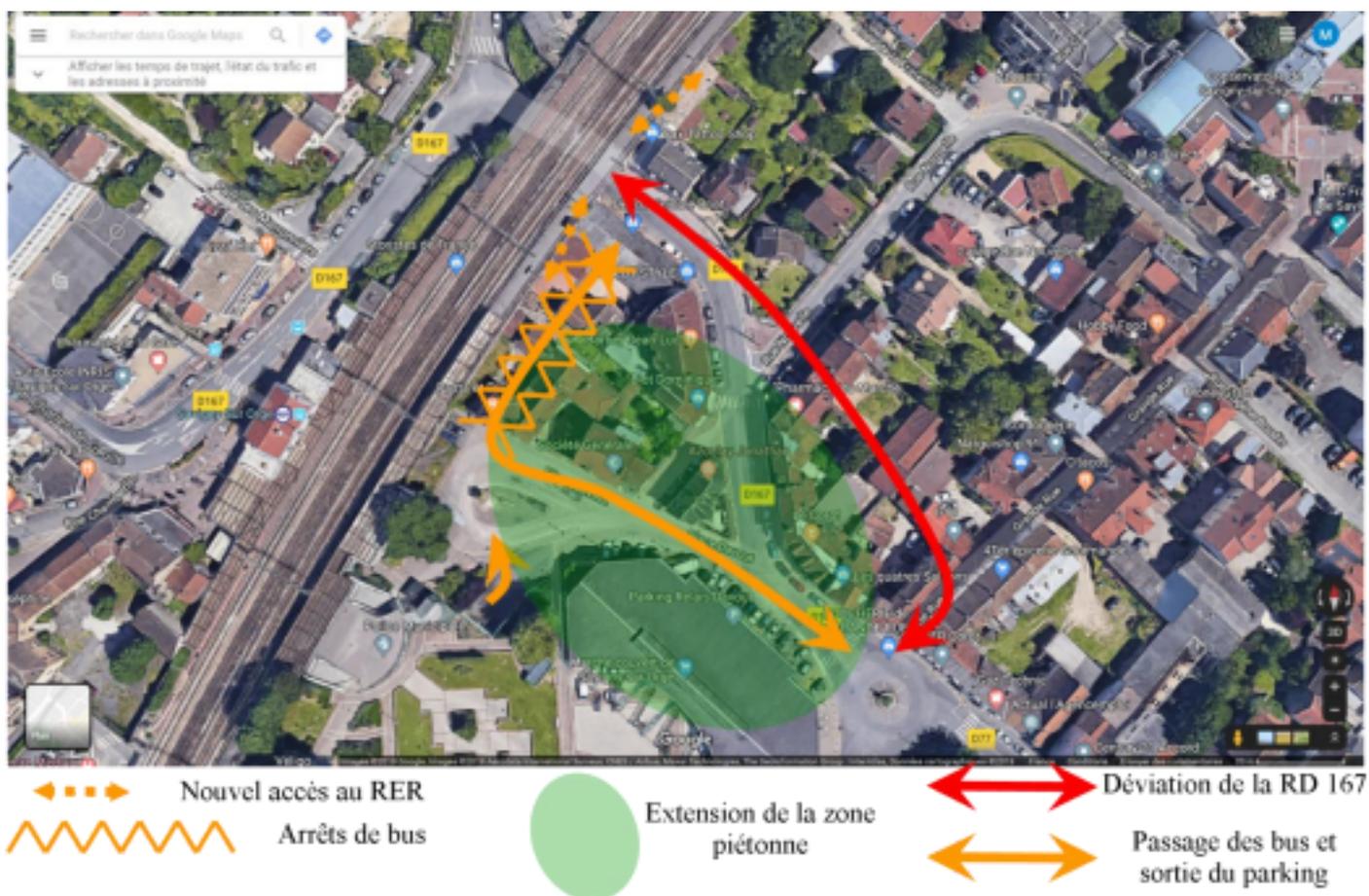


- **Marché et commerces de proximité** : Il pourrait être intéressant d'améliorer la complémentarité du marché forain et des commerces existants de part et d'autre de la RD 167 (rue Louis-Jacques Mézard) en déportant celle-ci derrière le linéaire de commerces riverains entre la Grande Rue et la rue Nouvelle. Bar/tabac, boulangerie, librairie, pharmacie, boucheries, habillement et banques seraient ainsi rattachés à l'espace piétonnier de la place Davout pour l'agrément de la clientèle. La sortie du parking souterrain et les arrêts de bus pourraient se regrouper le long de la voie ferrée avec un nouvel accès au RER C muni d'un escalier de chaque côté de la RD 167.

Donner plus de transparence aux parois de la halle est une bonne idée.

On pourrait aussi demander l'avis des commerçants sur l'opportunité de changer les jours et horaires du marché pour mieux les adapter aux modes de vie des résidents du quartier, des usagers de la gare, des employés des lycées et des autres activités du quartier.

Illustration donnée à titre indicatif



- **Grande Rue** : sa qualification en rue piétonne comme proposé interdirait tout accès riverain motorisé : il vaut mieux lui préférer le statut de zone de rencontre, dont elle a les caractéristiques. Il faut toutefois rechercher le moyen d'y dissuader le shunt de la RD 77 (rue Charles Rossignol) ; par exemple via des sens uniques opposés débouchant rue Eugène Boudin ou l'inverse.
- **Passage Cherchefeuille** : Oui à la mise en valeur de son accès côté Chateaubriand. Il doit rester piétonnier et cyclable et devenir accessible aux PFR côté rue de la Fontaine Blanche. Il favorisera l'accès au lycée Monge situé juste en face et à la gare si un nouvel accès est ouvert au nord du quai vers Paris.
- **Pacification de la circulation devant le lycée Corot** : Plusieurs mesures de pacification ont déjà été prises (aménagement en plateau surélevé, interdiction du stationnement et de l'arrêt des véhicules), sans parvenir à atténuer les conflits entre circulation sur la RD

77, traversée des lycéens et stationnement minute de leurs accompagnants. La RD 77 supporte à cet endroit plus de 17 000 véhicules par jour ce qui est incompatible avec la traversée sécurisée des piétons, en l'absence de régulation du trafic. Si le carrefour rue de l'église / rue du Mail / rue Joliot Curie était équipé de feux tricolores, cela pulserait le trafic et offrirait de larges créneaux de traversée aux lycéens sans pour autant les contraindre, puisqu'ils resteraient prioritaires en traversée sur les véhicules selon les récentes dispositions du Code de la Route.

5

2. Rues des Rossays, de l'Eglise, du Mail et de Morsang

L'objectif de mettre en valeur le patrimoine et les commerces riverains de la RD 77 est tout à fait louable. Un autre objectif serait aussi de favoriser la circulation des bus qui aujourd'hui ne peuvent pas se croiser rue des Rossays si les places de stationnement matérialisées sont occupées. Débarasser les trottoirs de ces places « à cheval » - dispositif exclu du Code de la Route depuis de très nombreuses années – est également indispensable.

L'éventualité de **percer une voie nouvelle entre la rue de Morsang et la rue du Mail offre une opportunité intéressante**. Organiser la circulation en sens unique dans le sens des aiguilles d'une montre autour de l'îlot n'est peut-être pas la meilleure solution.

Intégrer au domaine public le parc devant le château du lycée Corot avec une allée piétonne et cyclable longeant les douves entre l'Eglise Saint Martin et la rue Charles Rossignol devrait pouvoir se négocier avec la Région Ile de France, dans un schéma cohérent de circulations actives. Ce serait l'occasion de négocier également l'ouverture aux élèves de l'accès des personnels du lycée Corot rue de Morsang (à 200 m d'une future station du T12).

3. Aménagement de l'avenue Charles de Gaulle jusqu'à la place Davout

Les flux piétonniers qui se rabattent sur le quartier gare par l'avenue Charles de Gaulle **justifient d'élargir de façon très conséquente le trottoir sud côté Chamberlin, tout particulièrement au droit des arrêts de bus**. Ils justifient également de **doubler la capacité du souterrain public piétonnier sous les voies ferrées** (voir ci-dessus).

Les cyclistes remontant l'avenue Charles De Gaulle ne peuvent rivaliser avec les véhicules motorisés dans la montée. Le différentiel de vitesse est préjudiciable à leur sécurité et gêne les véhicules motorisés dont les bus. Il est indispensable de **réserver une bande cyclable de bonne largeur (au moins 2 m) depuis le passage sous les voies ferrées jusqu'au débouché de la rue Albert 1^{er}**.

Parvis de la gare et arrêts des bus : le statut de zone de rencontre et un resserrement des courbes de la RD 167 pour forcer le trafic automobile à ralentir risquent d'être insuffisants pour assurer le confort des piétons et les sécuriser en traversée du parvis. Il est donc nécessaire de prévoir des arrêts de bus également place Davout, pour limiter les flux piétonniers traversants ; par exemple le long du mur de soutènement des voies (voir illustration précédente).

