

Concertation sur le Plan de Déplacements du sud d'Aulnay-sous-Bois



Soirée de lancement

28 février 2013

Compte-Rendu

Une soirée pour ouvrir un cycle de concertation jusqu'à fin avril autour du plan de déplacements du sud de la ville : les participants ont été invités à s'inscrire dans une dynamique collective pour discuter ensemble de la stratégie globale de déplacements pour le sud de la ville, réagir au scénario présenté, et enfin partager les enjeux et les possibles en matière de future mobilité sur le sud de la ville.

Cette concertation est accompagnée et animée par Judith Ferrando Y Puig et Guillaume Petit, du cabinet conseil Missions Publiques.

Prochains RDV

20 mars : 19-21H : SALLE CHANTELOUP <i>Les axes structurants : sens unique, maillage, rapport entre le nord et le sud de la ville.</i>	23 mars : 9h30 à 11H 30 Salle du Conseil Municipal <i>Les modes alternatifs à la voiture : sécurité vélo, stationnement vélo. Comment sortir d'un mode individuel de la voiture : navette, transports en commun ?</i>	27 mars : 19-21H Salle CHANTELOUP <i>Le stationnement : stationnement souhaitable et possible. Comment le faire respecter sur le sud de la ville ?</i>
--	---	--

Mot d'ouverture

Bruno Defait,

Conseiller municipal, délégué aux transports et déplacements urbains

Pourquoi le besoin d'une réflexion globale sur la manière dont on se déplace dans le sud de la Ville ?

Il s'agissait d'une demande récurrente des conseils de quartier, que la Ville a pris en compte en commandant une étude technique sur les déplacements dans le sud de la Ville, et en y associant les conseils de quartier concernés, lors de plusieurs temps de concertation, depuis l'élaboration d'un cahier des charges de l'étude, la présentation du diagnostic, jusqu'à ce nouveau cycle.

Il y a des enjeux spécifiques au sud de la ville, qu'il y avait besoin d'objectiver. Ce qui a notamment été fait en faisant appel au bureau d'étude Transitec, dont l'intégralité des conclusions est mise à disposition sur le site de la ville. <http://www.calameo.com/read/000762781a4cd84977d69>

Il a notamment été constaté une augmentation significative du trafic automobile et des reports de flux fréquents et gênants lors d'opérations de voiries menées par la municipalité

Qu'est-ce que doit permettre pour vous le plan de déplacements ? Qu'en attendez-vous en tant qu'élu des Aulnaysiens ?

Tout d'abord, il s'agit de s'inscrire dans la continuité de la démarche de démocratie participative sur le plan de déplacement.

Après un long travail en conseil de quartier, en commission municipale, il me paraît important d'élargir sous d'autres formes de concertation et d'entamer une réflexion avec la population.

Aulnay Sud a une situation géographique particulière, contrainte. Notre ambition ici c'est d'avoir une approche à l'échelle du quartier, qui dépasse le périmètre de chaque conseil de quartier.

Lors de l'élaboration et de l'amendement du cahier des charges avec les conseils de quartier, plusieurs enjeux ont été mis en avant. Parmi lesquels : la sécurité des riverains par la maîtrise des flux et l'amélioration du cadre de vie, moins de pollutions, moins de nuisances sonores.

Pour nous, les principaux changements attendus à travers ce plan de déplacements, c'est d'aller vers une ville apaisée, moins dédiée au tout voiture. On est sur un secteur de 2,5 km sur 1,6km, ainsi se rendre à la gare RER prend entre 15 et 30 minutes maximum à pied. Et pourtant, d'après les comptages nous sommes

encore 10% à utiliser la voiture pour faire ce trajet. Le développement des modes actifs, vélos, marche, sont aussi des enjeux qui vont dans ce sens.

Miguel Hernandez,

Adjoint au maire à la démocratie participative

Qu'attendez-vous de cette concertation ?

Aller à la rencontre des habitants, au-delà des membres déjà investis dans les conseils de quartier, comme c'est le cas ce soir, est important. Nous sommes désormais dans un processus de démocratie participative, qui fait suite au travail réalisé en collaboration avec les conseils.

Pour nous, il est aussi important d'élargir à des formes différentes de collaboration avec l'ensemble de la population. Cette démarche s'inscrit dans la continuité des travaux de conseils de quartier, et nous avons également souhaité ouvrir la réflexion à tous les habitants afin d'avoir une réelle vision partagée. Je me satisfais ainsi de constater que beaucoup de participants sont nouveaux dans cette concertation, et que les délégués des conseils de quartier sont toujours présents mais pas majoritaires.

En matière de déplacements dans le sud de la ville, il s'agit dans ce cycle de concertation de partager avec les habitants les enjeux et les choix de mise en œuvre pour répondre à ces enjeux. Nous souhaitons pouvoir réfléchir aux conditions pour des bénéfices concrets pour le quotidien de chacun. Dans ce cadre, il nous semble important de pouvoir confronter l'expertise des techniciens, des élus et des habitants.

Nous en sommes au lancement, rien n'est encore définitivement arrêté, et l'objectif c'est bel et bien de créer ensemble de l'intelligence collective autour de ces enjeux importants pour l'avenir de la ville.

Présentation de l'état du projet

Beaucoup des participants faisaient connaissance avec le sujet et n'avaient pas pris part aux premiers échanges menés dans le cadre des conseils de quartier. Un temps de présentation et de partage des éléments techniques et enjeux de ce dossier a ainsi été pris pour permettre de les appréhender au mieux.

Guy Vella

Directeur Espace Public et Eau

Patrick Norynberg

Directeur général adjoint

→ Voir – diaporama joint avec le compte-rendu et étude globale disponible sur internet

Aujourd'hui les questions de la mobilité et de la qualité de vie en ville sont très liées. Plusieurs documents structurants portent sur cette question notamment le Plan de Déplacements Urbains de l'Ile de France, pour l'ensemble de la région Ile de France et l'Agenda 21 pour la ville d'Aulnay sous Bois.

Le PDUIF liste 9 enjeux principaux (cf.PowerPoint). Ce qu'il est important de retenir en résumé, c'est ce qu'on vise en cohérence avec ce plan régional :

- ▶ Une ville plus favorable aux déplacements modes actifs.
- ▶ Redonner à la marche tout son rôle dans la chaîne de déplacements.

L'agenda 21 est une démarche inaugurée depuis 1992, après l'engagement des gouvernements réunis à la conférence de Rio de fixer à l'échelle mondiale des grands objectifs pour un développement durable pour le 21^{ème} siècle, qui se décline localement. Dans les collectivités locales, nous nous saisissons de ces enjeux, afin de fixer des séries d'actions concrètes, visant notamment à la réduction des gaz à effet de serre.

*

Aulnay Sud, il faut d'abord rappeler sa géographie très contrainte : à l'ouest l'autoroute, au nord la voie ferrée, au sud-est le canal.

L'état des lieux réalisé par Transitec fait apparaître :

- Un trafic de transit important sur des itinéraires variés
- Des secteurs résidentiels gênés par le trafic
- Une évolution significative du trafic automobile entre 2005 et 2011 (entre 1.5 et 2%)
- Une qualité de desserte des transports collectifs inégale (en termes de fréquence et de régularité)
- Des ruptures dans les cheminements doux et actifs notamment cyclables c'est la zone en forme de « banane » que l'on voit sur le schéma.

Une situation expliquée en partie par :

- Un échangeur N°5 avec l'A3 incomplet.
- Une hiérarchisation du réseau de voirie existante mais peu lisible

Aujourd'hui les changements positifs recherchés en matière de déplacements dans le sud de la ville sont notamment :

- Davantage de sécurité des habitants et usagers des quartiers, quel que soit le mode de déplacement utilisé
- Une perméabilité entre quartiers du périmètre d'étude et avec les quartiers adjacents pour tous les modes de déplacements, c'est-à-dire pouvoir se déplacer aisément entre le nord et le sud de la ville, et avec les villes limitrophes.
- Une accessibilité conservée, voire renforcée, aux équipements communaux
- Une meilleure desserte et accessibilité multimodale du pôle gare RER, pour permettre le développement de la circulation des transports en commun et pour favoriser les modes actifs, et l'accessibilité des personnes à mobilité réduite

Parmi les leviers d'action pour y parvenir, citons notamment **la hiérarchisation du réseau de voirie et la maîtrise des itinéraires de transit.**

Cela veut dire augmenter le trafic sur certaines voies structurantes et le limiter sur d'autres (zones 30, mise en sens unique, rétrécissement, etc.). Cela signifie parallèlement un redéploiement des modes alternatifs à la voiture.

Il faut voir que l'on est dans les contraintes du tissu urbain : peu de voies larges... Il y a des solutions d'aménagements qui existent pour apaiser le trafic (zone 30, ralentisseurs, régulateurs de trafic, sens uniques...). Mais pour cela, il faut réserver de la place, des voies pour les transports en commun et le vélo notamment. Cela demande de « sanctuariser » ces zones, d'avoir des espaces dédiés et des zones de rencontre apaisée.

Transitec a proposé plusieurs scénarios d'évolution des déplacements. Un scénario (scénario 2 B) a retenu la préférence des techniciens de la ville, car il répond mieux aux enjeux qui ont été listés dans le cahier des charges.

Parmi les autres scénarios, il y en avait un tout d'abord qui ne changeait rien à la situation actuelle. Parmi ceux amenant des changements, le premier, était plus « doux », il confirme également le besoin d'axes structurants (les axes rouges sur le schéma) pour permettre le trafic de transit et le réguler, avec l'instauration de zones 30 dans les poches. Le second était un scénario plus global, avec également un sud de la ville intégralement en zone 30, mais avec une approche plus fine sur les axes rouges pour dissuader les flux et les risques de congestion... Ce qui ne signifie pas pour autant qu'on aurait réellement réussi à endiguer ces flux de transit, et dont à ne pas, au contraire, augmenter la congestion.

En résumé, le scénario qui vous est présenté et que l'on soumet à la discussion, c'est celui qui présente l'ambition la plus forte pour le développement du transport en commun et du vélo.

Réactions des participants

Il est demandé aux participants de discuter entre eux, aux tables, du scénario d'évolution qui vient de leur être présenté et d'identifier en quoi il répond bien à leurs besoins actuels de déplacements et aux problèmes qui ne semblent pas pris en compte –ou insuffisamment pris en compte par le projet actuel.

SYNTHESE DES REACTIONS

1. En quoi cela répond bien à nos besoins quotidiens ?

- **L'essentiel des commentaires positifs portent sur le fait que ce plan de déplacements du sud de la ville va permettre un usage facilité et sécurisé du vélo** : voies à sens unique associées à la circulation cyclo, axe cycliste entre le canal et la gare, axes cyclistes autour des prochains équipements publics. Avec l'idée que cela pourrait aller plus loin : avec des pistes cyclables complémentaires, une sécurisation des intersections pour les vélos.
- **Ce qui est apprécié :**
 - Le fait de rendre la priorité aux transports en commun (notamment une amélioration notable prévisible pour l'itinéraire du bus 637 à partir d'Aligre)
 - Le fait de chercher à apaiser la circulation : zone 30, sens unique
- **Beaucoup de questions en suspens :**
 - Qu'est ce qui est prévu pour le stationnement et la circulation autour du collège, route de Bondy ?
 - En quoi ce plan de déplacement répond au manque de parking et au stationnement anarchique dans les rues ?
 - Quid de la prévision par rapport à l'accroissement de déplacement dans le secteur du 7^{ème} collège ?
 - Quel coût pour la ville de tous les aménagements qui seront nécessaires ?
 - Comment ce projet répond-t-il au cahier des charges, notamment en matière de circulation de transit ?
 - Réponse Guy Vella : Ce plan permet de diriger le trafic de transit en dehors des zones résidentielles donc il apaise la vie des riverains.

Ce plan donne plus de place aux piétons, aux vélos, aux transports en commun. Il laisse moins de place à la voiture conformément à l'intérêt de tous

2. Quels sont les problèmes du quotidien qui ne semblent pas pris en compte ou insuffisamment pris en compte dans ce projet ?

- **Des craintes d'une détérioration de la circulation sur certaines voies (des engorgements du fait de passage en sens unique de certains axes structurants) :**
 - Rue de Nonneville : rue étroite, stationnement poids lourds, trottoirs étroits.
 - Rue de la Marne, le tracé va devenir l'itinéraire bis.
 - La question du maillage : rien n'est précisé sur les axes perpendiculaires, notamment au Boulevard de Strasbourg, à la route de Bondy, l'avenue de Senneville
 - Engorgement au niveau du cimetière
 - Des points noirs en termes de circulation : rue J Charcot à cause des feux tricolores, rue Louise Michel et Dumont, rue du Havre
 - Des désagréments forts à venir pour les riverains des axes structurants qui passeront à sens unique (parcours du combattant pour rentrer chez eux)
- **Des propositions différentes :**
 - inverser le sens route de Bondy Boulevard de Strasbourg par rapport au plan, car le rond point de Bondy le soir est déjà bouché.
 - créer davantage de sens uniques alternés d'une rue à l'autre afin de limiter les flux.
 - Remettre la rue de Senneville en double sens
- **Des points de vigilance sur les conditions de sécurité :**
 - Attention à la sécurité du cycliste sur une voie qui accueille des bus à double sens, certains ronds points dangereux
 - La circulation doit être apaisée autour des écoles et dans les zones accueillant les enfants.
 - Danger pour les piétons quand le trafic voiture est dans un sens et le trafic bus dans l'autre.

- o Dégradation de la chaussée et de certains trottoirs, qui sont en biais.
- o Y a-t-il des risques d'augmentation d'accidents ?
- **La question de la prise en compte d'une échelle géographique et temporelle plus large :**
 - o La circulation n'est pas indépendante de ce qui se passe au Nord et des communes limitrophes. Le plan de circulation va-t-il se faire sur l'ensemble de la ville ?
 - o Y a-t-il une prise en compte des nouvelles et futures constructions ?
 - o La mise en place des sens uniques va bouleverser les habitudes, il va falloir gérer ces changements.
- **Quelle implication des jeunes dans le processus de concertation ?**

Construction d'un programme de travail

Trois dates à venir pour approfondir ensemble le projet de plan de déplacements du sud, avec la possibilité de traiter deux thèmes ou sujets par date. Le programme a été déterminé en fonction des priorités exprimées ce soir par les participants.

La question posée était :

« Quels sujets aimeriez-vous creuser en ateliers, sous la forme d'échange, de visite de terrain, ou de mise en perspective avec d'autres expériences ? »

Une seule règle : le sujet proposé doit concerner toute la zone du sud de la ville, qui permette de réfléchir collectivement sur comment mieux se déplacer et mieux vivre dans la zone sud de la ville, en lien avec le reste de la ville.

Les thèmes proposés par les participants:

Le devenir des rues adjacentes.	La gratuité du transport aux heures de pointe pour les Aulnaysiens.	Problématique du stationnement, très largement, réglementation aux places de stationnement.
Atelier axe structurant Jaurès, rue du Clochet.	Un parc stationnement vélo	Un atelier stationnement.
Problématique des commerces.	Atelier bus-vélo.	Extension de la zone de stationnements payants/ problématique des incivilités
Comment relier les axes structurants entre eux.	Comment relier axes vélo entre eux.	Stationnement dans les grands axes pour une circulation plus fluide.
Réflexion sur les sens uniques	Fréquence plus importante des transports en commun.	

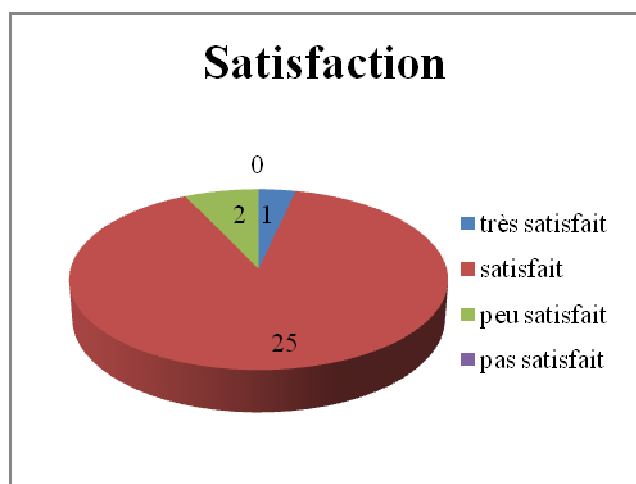
<p>Réflexion autour du centre gare et du Boulevard de Strasbourg.</p> <p>Améliorer la circulation rue J.Charcot (axe structurant)</p> <p>Circulation Nord Sud et lien avec les équipements publics.</p> <p>Poids lourds.</p> <p>Circulation autour du nouveau collège.</p> <p>Axes structurants, rue du 14 juillet.</p> <p>Hiérarchisation des voiries.</p>	<p>Sécurité des pistes cyclables.</p> <p>Circulations douces.</p> <p>Comment promouvoir le covoiturage.</p> <p>Navette gratuite avec fréquence amplifiée.</p> <p>Vélib/Autolib ?</p>	<p>Zone 30 et son respect.</p> <p>Stationnement en double file et verbalisation.</p> <p>Réflexion sur les stationnements.</p> <p>Stationnement sur le boulevard de Strasbourg.</p> <p>Délocalisation du stationnement en centre ville avec système de navette.</p> <p>Parking public.</p>
PROGRAMME RETENU :		
<p>20 mars : 19-21H : SALLE CHANTELOUP</p> <p><i>Les axes structurants : sens unique, maillage, rapport entre le nord et le sud de la ville.</i></p>	<p>23 mars : 9h30 à 11H 30 Salle du Conseil Municipal</p> <p><i>Les modes alternatifs à la voiture : sécurité vélo, stationnement vélo. Comment sortir d'un mode individuel de la voiture : navette, transports en commun ?</i></p>	<p>27 mars : 19-21H Salle CHANTELOUP</p> <p><i>Le stationnement : stationnement souhaitable et possible. Comment le faire respecter sur le sud de la ville ?</i></p>
Préoccupation transversale : Impact budgétaire.		

Evaluation de la soirée par les participants

Synthèse des évaluations individuelles

Remarque : Seuls 28 formulaires ont été remplis, une partie des participants ayant quitté la réunion avant son terme. Soit du fait de l'heure trop avancée pour la plupart ou par rapport à des insatisfactions personnelles.

Niveau de satisfaction de la soirée de lancement de la concertation



56% de personnes ont répondu au questionnaire.

89% des personnes interrogées sont satisfaites de la démarche engagée.

3% des personnes interrogées sont très satisfaites.

7% des participants sont peu satisfaites.

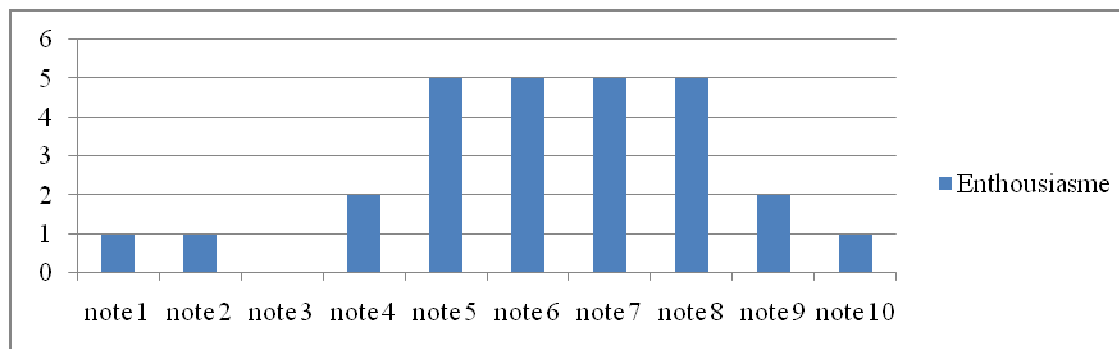
Commentaires :

- Belle réflexion en commun
- Un projet construit et réfléchi, permet de mieux connaître les intentions de la ville
- Agréable de se sentir associé aux programmes qui changeront notre quotidien

Ce qui vous a le plus plu dans la soirée	Ce qui vous a le moins plu
<ul style="list-style-type: none"> • Le travail en groupe, avec des gens d'autres quartiers (6 occurrences) • La qualité de la présentation du projet (4 occurrences) et les réponses de M. Vella (2 occurrences) • L'animation (3 occurrences), qui a gardé le caractère global des échanges • L'écoute structurée (2) 	<ul style="list-style-type: none"> • Les réflexions strictement personnelles de certains participants (4 occurrences) • Le démarrage un peu long (2 occurrences), la soirée trop longue, manque de temps de réflexion • Aspects techniques : sonorisation mauvaise, repas tardif, manque de lisibilité des plans, les flashes du photographe • Le trop petit nombre de

<p>occurrences)</p> <ul style="list-style-type: none"> • La méthode participative, les post-it • La parole libérée, les échanges, le partage d'idées, la possibilité de donner nos préoccupations • La prise en compte de nos préoccupations pour la construction des ateliers • Ambiance conviviale et dépassionnée, non partisane. 	<p>participants (2 occurrences)</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'absence de représentants de personnes à mobilité réduite • Absence de photos ou de vidéos, en complément des plans. • Manque de plans en amont de la réunion • Impression que c'est déjà figé : présentation d'un seul scénario • Non prise en compte des axes de circulation nord sud et avec les autres villes • Le passage en sens unique rue de Bondy, boulevard de Strasbourg, rue Jean Jaurès, surtout quand on habite un de ces axes • Pas assez technique.
--	--

Votre niveau d'enthousiasme par rapport à ce projet



Une majorité de participants se montre plutôt enthousiaste (ils se positionnent entre 5 et 8 sur 10).

- **Des commentaires positifs** : « bonnes idées et propositions des riverains, ce qui prouve que travailler collectivement permet d'avancer », « un projet qui va rendre la vie facilitée et harmonieuse », « un plan de déplacements ambitieux »
- **Des souhaits** : « améliorer les transports en commun et la gratuité de ceux-ci dans Aulnay », « connaître le nombre de voitures aux heures d'affluence, et les endroits où se produisent les accidents », « un stationnement alterné », «

réfléchir sur la coulée verte et la prise en compte de la biodiversité le long des voies »

- **Une impatience** : « vivement les ateliers ! », « à suivre », « à voir », « un référendum »

L'arbre à souhaits

En quittant la soirée, les participants ont été invités à coller une feuille sur l'arbre à souhaits en indiquant ce qui ferait, pour eux, que le plan de déplacements du sud de la ville sera réussi.

Le plan de déplacements du sud de la ville sera réussi, si ...

...le problème n'est pas traité comme la Place de la Gare ou la rue J Charcot qui sont catastrophiques

... il est incorporé dans une vision stratégique et globale de la ville

... les axes de déplacements sont optimisés sans pour autant nuire à la vie quotidienne des habitants de ces axes ... une belle utopie

...s'il se fait dans l'écoute et dans un esprit de construction

... on rapprochait l'emploi des domiciles pour éviter les déplacements

... il y avait le moins de voitures possibles pour pouvoir faire du vélo et marcher en toute sécurité.

...il instaure le respect entre tous les automobilistes, les piétons et vélos

... il y avait plus de passage du bus 637 après 20H

... il était instauré un système de gratuité des transports sur Aulnay.

...tous les si étaient constructifs !

... il y avait moins de voitures et plus de bus et de vélos

...l'avenue du 14 juillet redevenait la rue calme dans laquelle je jouais quand j'étais petit.

...il favorisait les déplacements pedestres sans pollution et sans stress

...il répond aux objectifs d'une meilleure qualité de vie en proposant un nouveau mode de déplacements

... la problématique du stationnement et le problème de transport d'un bout à l'autre de la ville était résolu

... plus de transports en commun

... ça coute le moins cher aux contribuables

... il y avait une possibilité de relier en vélo le Bd de Strasbourg et la gare

...on impliquait la mission handicap

...le plan de déplacements ne sera une réussite qu'avec la responsabilité individuelle

... il obtient 60% de positif au référendum d'initiative local ... Tout dépend de la question posée

... je pouvais me déplacer en transports en commun à toute heure dans de bonnes conditions

... on invitait les Aulnaysiens à prendre leur véhicule le moins possible pour les trajets courts, et s'il y avait moins de pollution chimique et sonore

...on avait des explications plus précises.