

# Saclay : étude circulation et stationnement

Phase scénarios

# SOMMAIRE

<b>I. RAPPEL DES ENJEUX</b>	<b>4</b>
<b>II. RAPPEL DES PROJETS SUR LE SECTEUR</b>	<b>6</b>
2.1. RAPPEL DU PROJET D'EXTENSION DU BOURG	7
2.2. RAPPEL DU PROJET DU CHRIST DE SACLAY	7
2.3. RAPPEL DU SCHÉMA DIRECTEUR CYCLABLE	8
<b>III. VAL D'ALBIAN</b>	<b>9</b>
3.1. SCÉNARIO 1	10
3.1.1. CONSTAT	10
3.1.2. MISE EN PLACE D'UNE ZONE 20 SANS AMÉNAGEMENT LOURD	11
3.1.3. ANALYSE DU STATIONNEMENT	12
3.1.4. ZOOM SUR LES AXES PRIORITAIRES ET POINTS PARTICULIER	14
3.2. SCÉNARIO 2	16
3.2.1. ZOOM SUR LA RUE FÉNELON ET RUE VICTOR HUGO	16
3.2.2. ZOOM SUR LA RUE VICTOR HUGO	17
3.2.3. MISE A PLAT DE LA ZONE 20	18
<b>IV. CENTRE BOURG</b>	<b>19</b>
4.1. SCÉNARIO 1	20
4.1.1. ZONE 20 ET ZONE 30	20
4.1.2. ANALYSE DU STATIONNEMENT	22
4.1.3. TRAITEMENT DES DYSFONCTIONNEMENTS	26
4.1.4. OPTION ZTL	27

# SOMMAIRE

4.2. SCÉNARIO 2	28
4.2.1. MODIFICATION DES SENS DE CIRCULATION	28
4.2.2. REDISTRIBUTION DE L'ESPACE	30
4.3. SCÉNARIO 3	33
4.3.1. ÉTUDE DU SCÉNARIO HABITANT	33
4.3.2. ZOOM SUR LA PLACE JULES FERRY ET L'ÉGLISE	34
<b>V. CONNEXIONS ENTRE LES DIFFÉRENTES ZONES DE LA COMMUNES</b>	<b>37</b>
5.1. CONNEXIONS CYCLABLES ENTRE LE BOURG ET LE VAL D'ALBIAN	38
5.2. LIAISON ENTRE LE BOURG ET LES FUTURS QUARTIERS	39
<b>VI. ANNEXES</b>	<b>40</b>

# RAPPEL DES ENJEUX

---

## ENJEUX

### **Pratique de la mobilité :**

- Encourager le report modal vers les modes alternatifs à la voiture

### **Hiérarchie du réseau :**

- Légitimer l'usage des modes doux
- Réduire la coupure urbaine créée par la RN118, la D36 et la D446.

### **Flux :**

- Profiter des flux faibles pour apaiser la circulation
- Limiter les flux du shunt

### **Transport en commun :**

- Anticiper l'arrivée de la future gare du GPE et proposer un rabattement efficace vers les TC

### **Modes doux :**

- Développer l'usage du vélo
- Supprimer les freins actuels à l'usage de la marche

### **Stationnement :**

- Clarifier le caractère légal ou non des stationnements
- Traiter la signalétique vers les poches de stationnement au sol
- Inciter les résidents à utiliser leur garage
- Verbaliser le stationnement interdit

# RAPPEL DES PROJETS SUR LE SECTEUR

---

1. Rappel du projet d'extension du bourg
2. Rappel du projet du Christ de Saclay
3. Rappel du schéma directeur cyclable

# RAPPEL DES PROJETS

## PROJET D'EXTENSION DU BOURG

- Un plan guide a été réalisé afin de déterminer les orientations du projet.
- Ce dernier est un projet de logements comprenant de nombreux espaces verts qualitatifs.
- La programmation comporte la création de 692 logements ainsi qu'une école.
- **Le projet comporte une voie principale nord-sud avec un aménagement qualitatif pour les modes doux.** Les liaisons est-ouest se feront via la rue Mare la Ville.

## PROJET DU CHRIST DE SACLAY

- Le projet du Christ de Saclay est également un projet de logements avec une volonté forte de maintien des espaces verts.
- Le projet accueillera également une crèche, un groupe scolaire, un gymnase ainsi que des commerces et services.
- Quelques zones sont réservées pour du tertiaire.
- **Le projet intègre également un nouveau franchissement de la RN118.**



Principe général d'implantation de l'extension du bourg – Eiffage / Marignan

## PRINCIPALES CONCLUSIONS

- Les deux projets vont étendre le bourg à l'est et à l'ouest. **Il apparait nécessaire d'améliorer les liaisons est-ouest** afin de faciliter les échanges avec ces nouveaux quartiers.
- **La création d'un franchissement de la RN118 peut être une excellente solution pour améliorer les liaisons est-ouest** et pour créer un accès privilégié à la future gare du Grand Paris Express.



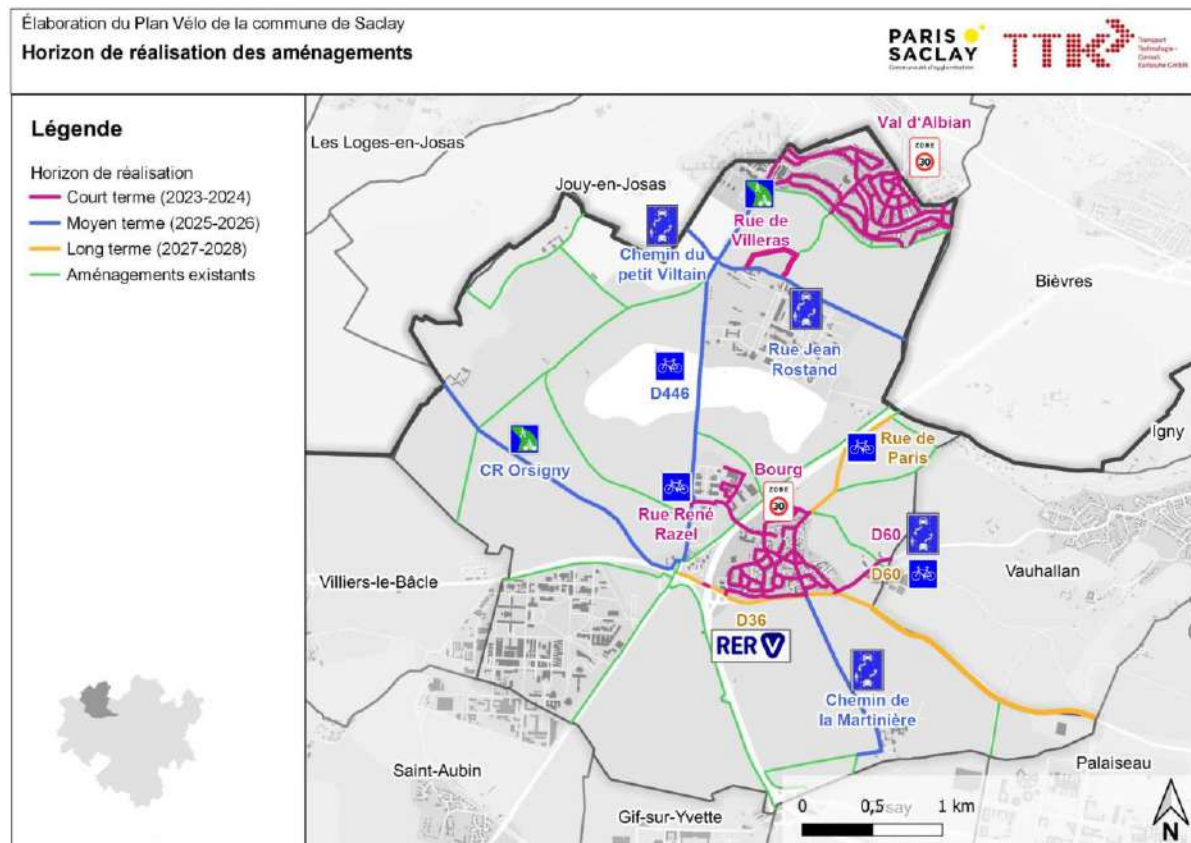
Projet du Christ de Saclay – TVK



# RAPPEL DU SCHÉMA DIRECTEUR CYCLABLE

## FUTURS AMÉNAGEMENTS CYCLABLES

- La commune de Saclay a déjà fait réaliser un **schéma directeur cyclable** par la société TTK. Cette étude a permis de faire un diagnostic des aménagements existants et de proposer de nombreux aménagements pour faciliter l'essor du vélo.
- A terme, si ces aménagements sont réalisés, la commune de Saclay bénéficiera d'un **réseau cyclable très qualitatif** assurant des continuités cyclables entre les zones résidentielles, commerciales et d'activités ainsi que le centre-bourg et les pôles d'enseignement supérieur.
- Au sein de notre étude globale de circulation, nos analyses et propositions prendront en compte les propositions du plan vélo.



Plan synthèse du schéma directeur vélo – TTK

## PRINCIPALES PROPOSITIONS DU SCHÉMA DIRECTEUR CYCLABLE

- Mise en place de zones 30 dans le Bourg et le Val d'Albian ;
- Aménagement d'une piste cyclable sur la RD60 dans le cadre du Réseau Express Vélo ;
- Aménagement d'une piste cyclable sur la RD446 ;
- Aménagement d'une CVCB sur la rue Jean Rostand et la RD60 (l'aménagement est en cours d'expérimentation sur la RD60).



# VAL D'ALBIAN

---

## 1. SCÉNARIO 1

- CONSTAT
- MISE EN PLACE D'UNE ZONE 20 SANS AMÉNAGEMENT LOURD
- ANALYSE DU STATIONNEMENT
- ZOOM SUR LES AXES PRIORITAIRES ET POINTS PARTICULIERS

## 2. SCÉNARIO 2

- ZOOM SUR LA RUE FÉNELON
- ZOOM SUR LA RUE VICTOR HUGO
- MISE A PLAT DE LA ZONE 20



# SCÉNARIO 1

## MISE EN PLACE D'UNE ZONE 20 SANS AMÉNAGEMENT LOURD

### OBJECTIF

Améliorer la lisibilité de l'espace public en créant un lieu où la vie locale est développée et prépondérante mais où il n'est pas possible ou souhaité d'interdire la circulation des véhicules.

Le piéton est présent et les autres usagers partagent la chaussée avec lui. Le terme «rencontre» souligne que les conflits doivent se gérer, non pas par un rapport de force mais bien par un comportement de courtoisie au bénéfice des plus vulnérables.

### RÈGLES

Limite de vitesse : 20 km/h

Partage de la chaussée : piéton, vélo et voiture

Priorité : piétons prioritaires sur tous les véhicules sauf les transports guidés de manière permanente (ex : tramway)

Stationnement : uniquement sur emplacements aménagés

Autre : par défaut, toutes les chaussées sont à double sens cyclable



Panneaux de début et de fin de zone (B52 & B53)

### A NOTER :

- Dans ce scénario, **il est proposé une mise en place en zone 20 « à moindre coût »** uniquement basé sur le jalonnement, la signalisation et la peinture au sol.
- **Ces propositions peuvent également être envisagés comme une phase d'aménagement « à court terme »** en attendant un réaménagement plus poussé de la voirie.

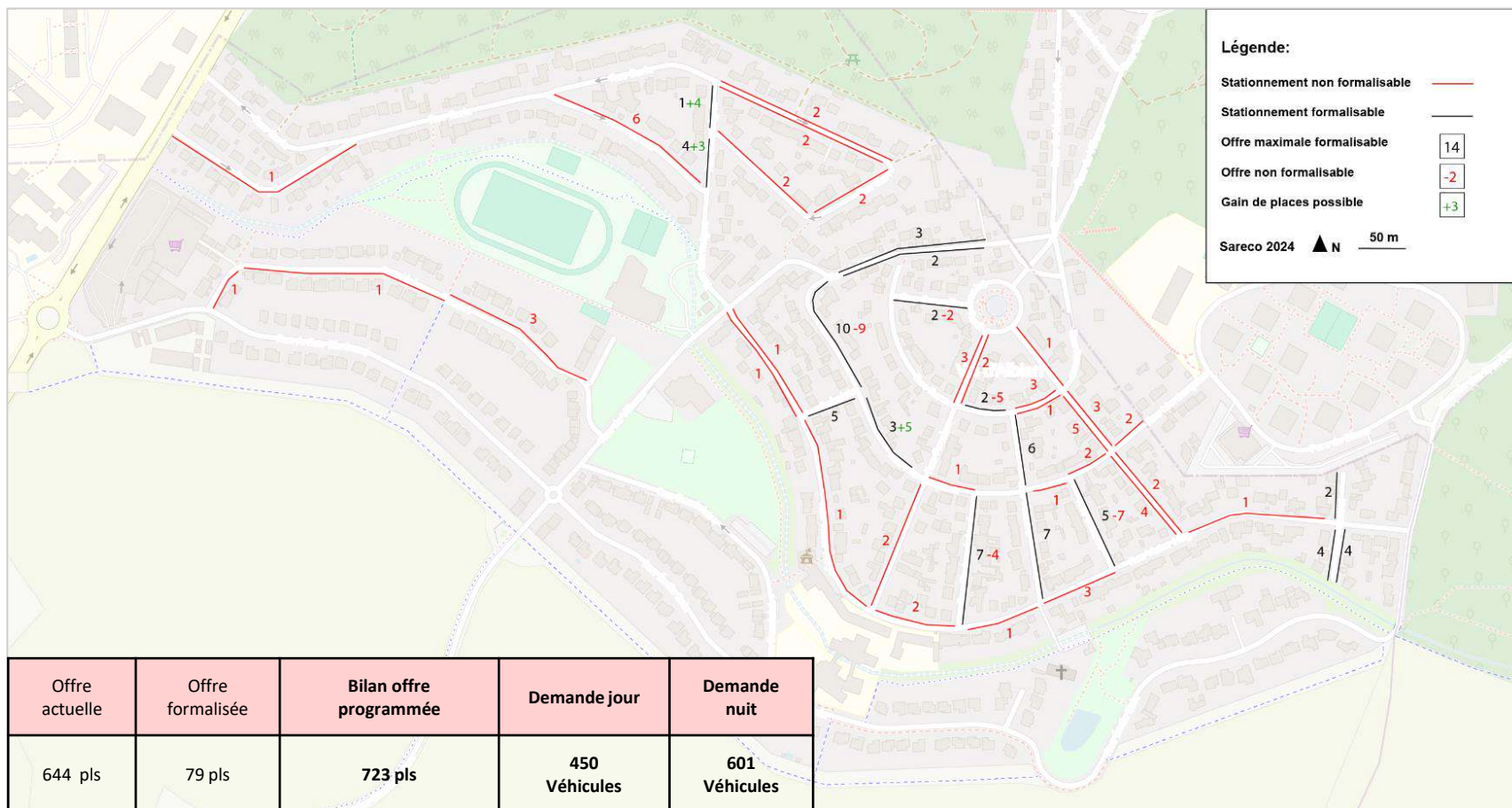


# SCÉNARIO 1

## ANALYSE DU STATIONNEMENT

Une formalisation des stationnements interdits non gênants, sur le Val d'Albian, permettrait de formaliser 79 places sur l'ensemble du secteur. Ainsi l'offre passera de 644 places aujourd'hui à 723 places après formalisation.

Cette action permet alors d'offrir un stationnement de confort, déjà utilisé aujourd'hui par les riverains sans pénaliser la voirie et les différents modes.



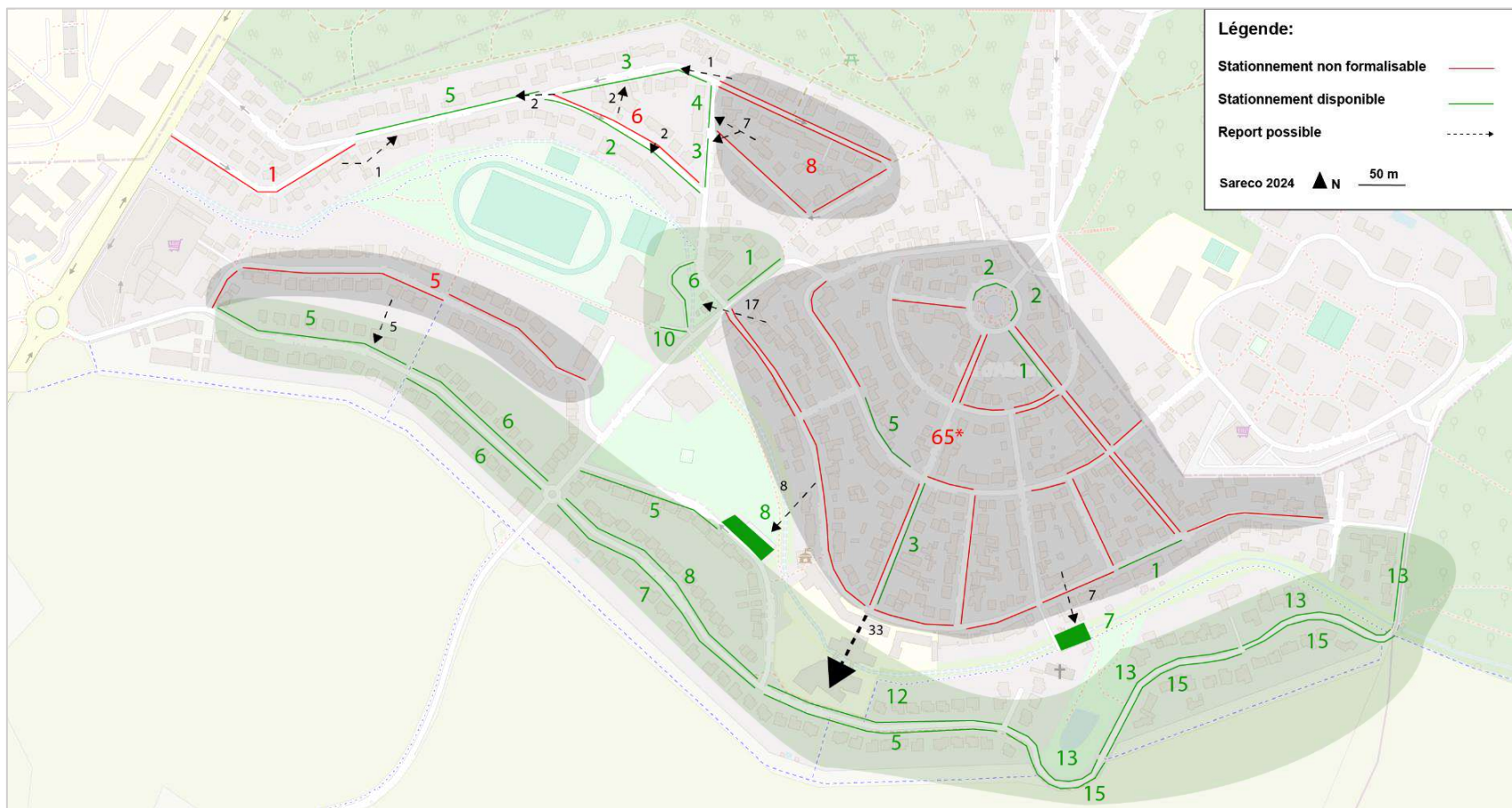
Formalisation du stationnement – Val d'Albian

# SCÉNARIO 1

## ANALYSE DU STATIONNEMENT

La formalisation des stationnements considérés comme gênant dans le centre du Val d'Albian ne permet pas de créer une offre suffisante pour la demande totale en interdit. Un report du stationnement devra être orienté sur la partie Sud du Val d'Albian afin de palier à ce déficit de 65 véhicules.

Ce scénario apparaît donc difficile à mettre en œuvre considérant que les poches de stationnement libres sont trop éloignées.

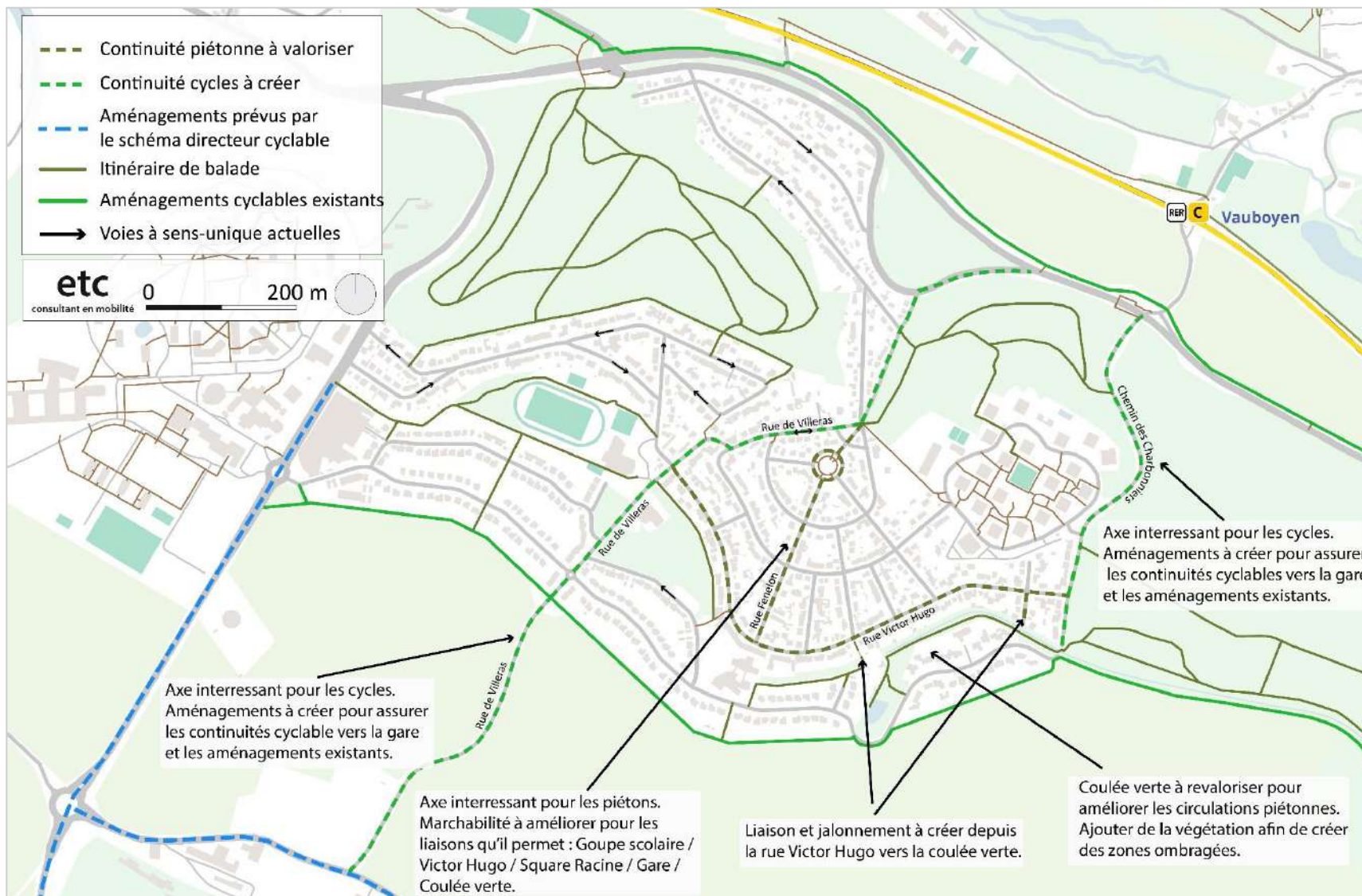


Report du stationnement de nuit – Val d'Albian



# SCÉNARIO 1

## ZOOM SUR LES AXES PRIORITAIRES ET POINTS PARTICULIERS





# SCÉNARIO 1

## ZOOM SUR LES AXES PRIORITAIRES ET POINTS PARTICULIERS

Chaussée à Voie Centrale Banalisée – Solution d'aménagement possible cyclable pour la rue de Villeras



CVCB

Signalétique piétonne permettant d'indiquer la direction et le temps de trajet.



Signalétique cycle permettant d'indiquer la direction et la distance.



Voie Verte des Gueules Noires – Exemple de voie verte ombragée



Exemple de voie verte ombragée à Bayeux





# SCÉNARIO 2

## ZOOM SUR LA RUE FÉNELON

La rue Fénelon apparaît comme un axe intéressant pour les piétons car elle permet de relier la partie nord du Val d'Albian (Gare + Square Racine), à la partie sud (Groupe scolaire, Rue Victor Hugo, Coulée verte et future maison médicale). Le réaménagement de cet axe peut passer par plusieurs propositions :

- **Proposition 1** : suppression moitié stationnement : permet d'avoir un trottoir en normes (1,40) d'un côté sur toute la longueur ;
- **Proposition 2** : permet d'avoir un trottoir très confortable sur toute la longueur et de procurer à la voie un aspect moins routier.

Attention cependant, ces propositions pourraient créer l'impression, pour les automobilistes, d'avoir une grande ligne droite sans obstacle. Toutefois, nous pouvons envisager la mise en place d'aménagement limitant les vitesses si des problèmes sont relevés.



État actuel



Proposition 1 – Suppression de la moitié du stationnement



Proposition 2 – Suppression de l'intégralité du stationnement

	Offre actuelle (Ensemble)	Demande max jour (Ensemble)	Demande max nuit (Ensemble)	Offre créée	Offre supprimée	Offre finale	Delta (Offre - Demande)
<b>Variante 1 : Stationnement bilatéral</b>	29 pls	24	33	5	0	34	+10 jours +1 nuit
<b>Variante 2 : Stationnement unilatéral Est</b>	29 pls	24	33	0	10	19	-5 jours -14 nuits
<b>Variante 3: Stationnement unilatéral Ouest</b>	29 pls	24	33	5	19	15	-9 jours -17 nuits
<b>Variante 4 : Suppression totale</b>	29 pls	24	33	0	29 pls	0	-24 jours -33 nuits

# SCÉNARIO 2

## ZOOM SUR LA RUE VICTOR HUGO

La rue Victor Hugo est un axe majeur du Val d'Albian car elle accueille le groupe scolaire, des arrêts de bus, et la future maison médicale. De plus, elle permet des liaisons avec la coulée verte. L'objectif premier est d'améliorer la marchabilité.

Pour cela :

- **La première proposition** permet de libérer les trottoirs des stationnements en réduisant la largeur de la voirie. Les stationnements se feront sur la voirie sans empiéter sur les trottoirs.
- **La seconde proposition** est un aménagement à plat de la voirie. Le stationnement pourra se faire le long des parcelles privées et cela permettra d'avoir un espace de déambulation où les modes doux seront prioritaires sur les autres modes de transport. De plus, dans ce scénario, le croisement des véhicules sera plus simple car la largeur disponible est plus importante.



État actuel



Proposition 1 – Libération des trottoirs



Proposition 2 – Aménagement à plat

## SCÉNARIO 2

### MISE A PLAT DE LA ZONE 20

La mise à plat de la zone 20 permet de rendre **l'aménagement plus compréhensif pour les usagers**. Le piéton se sentira plus légitime de marcher sur la chaussée. De plus, il est plus facile d'aménager l'espace et de végétaliser car le gabarit de la voirie n'est plus conditionné par les normes à respecter (largeur des trottoirs, largeur des places de stationnement, largeur de voirie). De plus, dans ces zones, le stationnement doit être matérialiser.

Wasselonne (67) – ETC



Rue du Moulin à Vent à Saclay (91) – ETC



Zone 20 à Crécy-la-Chapelle (77) – Stationnement longitudinal – ETC



Exemple d'une rue résidentielle en zone 20 avec du stationnement et une bande végétalisée



# CENTRE BOURG

---

1. SCÉNARIO 1
  - ZONE 20 ET ZONE 30
  - ANALYSE DU STATIONNEMENT
  - TRAITEMENT DES DYSFONCTIONNEMENTS
  - OPTION ZTL
2. SCÉNARIO 2
  - MODIFICATION DES SENS DE CIRCULATION
  - REDISTRIBUTION DE L'ESPACE
3. SCÉNARIO 3
  - ÉTUDE DU SCÉNARIO HABITANT
  - ZOOM SUR LA PLACE JULES FERRY ET L'ÉGLISE

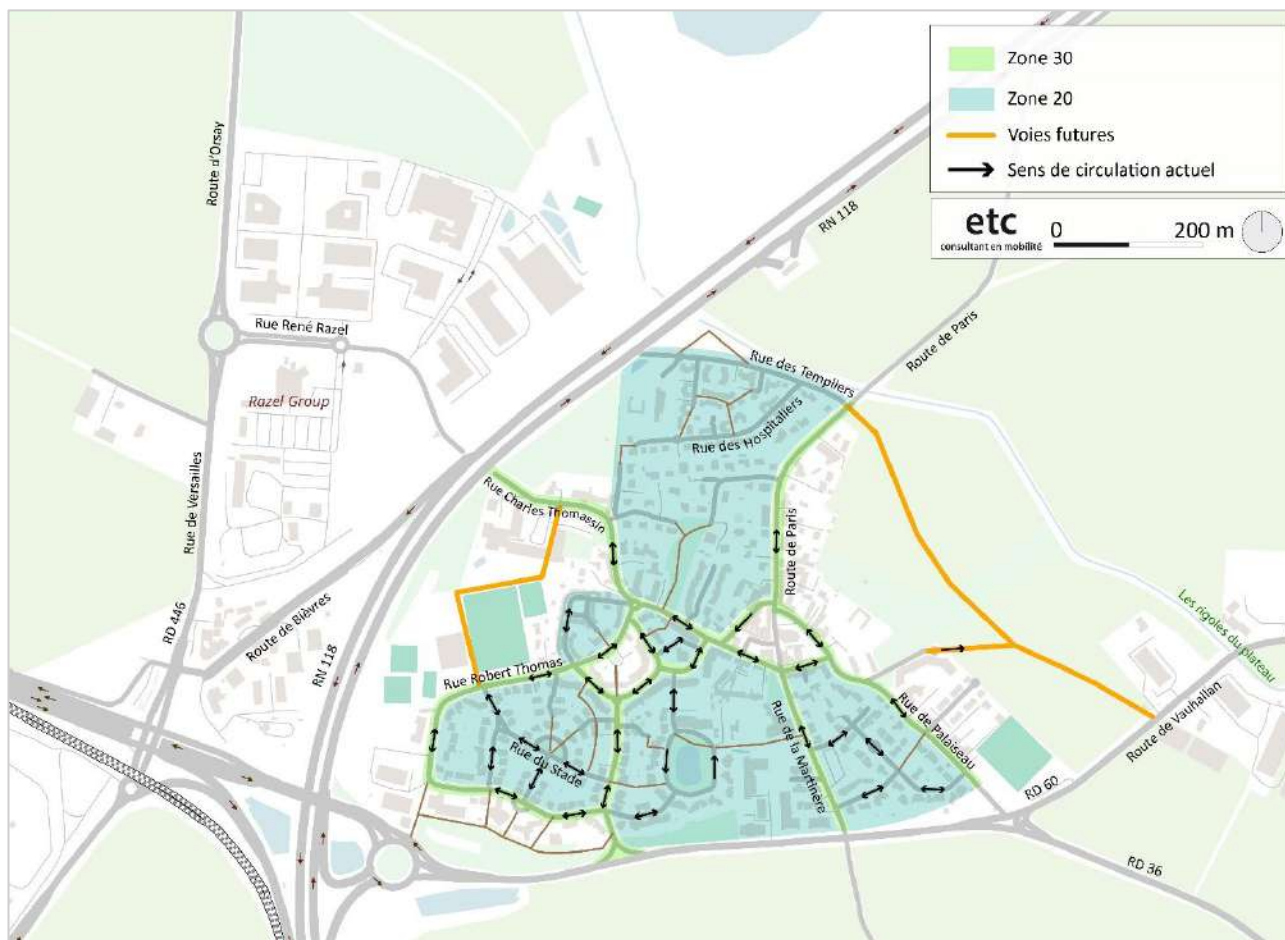


# SCÉNARIO 1

## ZONE 20 ET ZONE 30

L'objectif de ce premier scénario est de **clarifier l'organisation du bourg d'un point de vue circulation et stationnement**. La mise en place de zone 20 est en cohérence avec l'aménagement actuel des rues (aménagement à plat). Cela permettra de faciliter et légitimer grandement la circulation des modes doux. Les places de stationnement autorisées seront clairement identifiées.

Les voies en zone 30 sont en général pourvues de trottoir. Dans ces zones-là, l'objectif est **d'améliorer la marchabilité et la sécurité de tous**. Les stationnements sur trottoir seront donc proscrits et des aménagements seront mis en place afin de réduire la vitesse des véhicules, tout en améliorant la visibilité sur les carrefours dangereux.



# SCÉNARIO 1

## ZONE 20 ET ZONE 30

Les informations sur la zone 20 ont été présentées en page 11 et 17.

### OBJECTIF DE LA ZONE 30

Instaurer un équilibre entre les pratiques de la vie locale et la fonction circulatoire en abaissant la vitesse maximale autorisée pour les véhicules.

Développer l'usage de la marche en facilitant les traversées pour les piétons et l'usage du vélo en favorisant la cohabitation des vélos avec les véhicules motorisés sur la chaussée.

### RÈGLES DE LA ZONE 30

Limite de vitesse : 30 km/h

Partage de la chaussée : vélo et voiture

Priorité : régime général de priorité

Stationnement : règle générale (droit de stationner si non gênant)

Autre : par défaut, toutes les chaussées sont à double sens cyclable



Panneau de début et de fin de zone (B30&B51)

Exemple d'aménagement peu coûteux d'entrée de zone



Exemple de voies structurantes en zone 30



### A NOTER :

- Dans ce scénario, **il est proposé une mise en place d'une zone 30 et d'une zone 20 « à moindre coût »** uniquement basé sur le jalonnement, la signalisation et la peinture au sol ainsi que l'aménagement de plateaux ralentisseurs.
- Les zones 20 proposées concernent **des rues qui possèdent déjà un aménagement à plat**. La matérialisation du stationnement et l'aménagement des entrées et sorties de zone devront suffire à la création de ces zones 20.

# SCÉNARIO 1

## ANALYSE DU STATIONNEMENT

L'objectif de ce scénario vise à :

- **Formaliser** un maximum les stationnements non gênants,
- **Indiquer clairement les stationnements considérés comme gênants**
- **Supprimer le stationnement sur la rue de Paris** (16 places avec 100% de demande jour et nuit).

Période	Interdits actuels	Interdits matérialisables	Demande rue de Paris	Véhicules à reporter
Journée	107 véhicules	83 places	16	- 40
Nuit	190 véhicules	83 places	16	- 123

Après formalisation des interdits et une suppression du stationnement rue de Paris, 40 véhicules devront se reporter sur d'autres emplacements le jour et 123 la nuit.





# SCÉNARIO 1

## ANALYSE DU STATIONNEMENT

Le stationnement que nous avons considéré gênant et « non formalisable » est caractérisé par :

- Des difficultés de circulation (croisement de véhicules, danger...);
- Un stationnement au sein d'intersections ou de virages dangereux (mauvaise visibilité);
- Des conflits d'usages entre les modes (Stationnent sur trottoir, pistes cyclables etc...);
- Stationnement devant les portes de garages et portails.



Exemples de conflits d'usage - Source: Google Maps



Exemple de virage dangereux et difficulté de croisement - Source: Google Maps



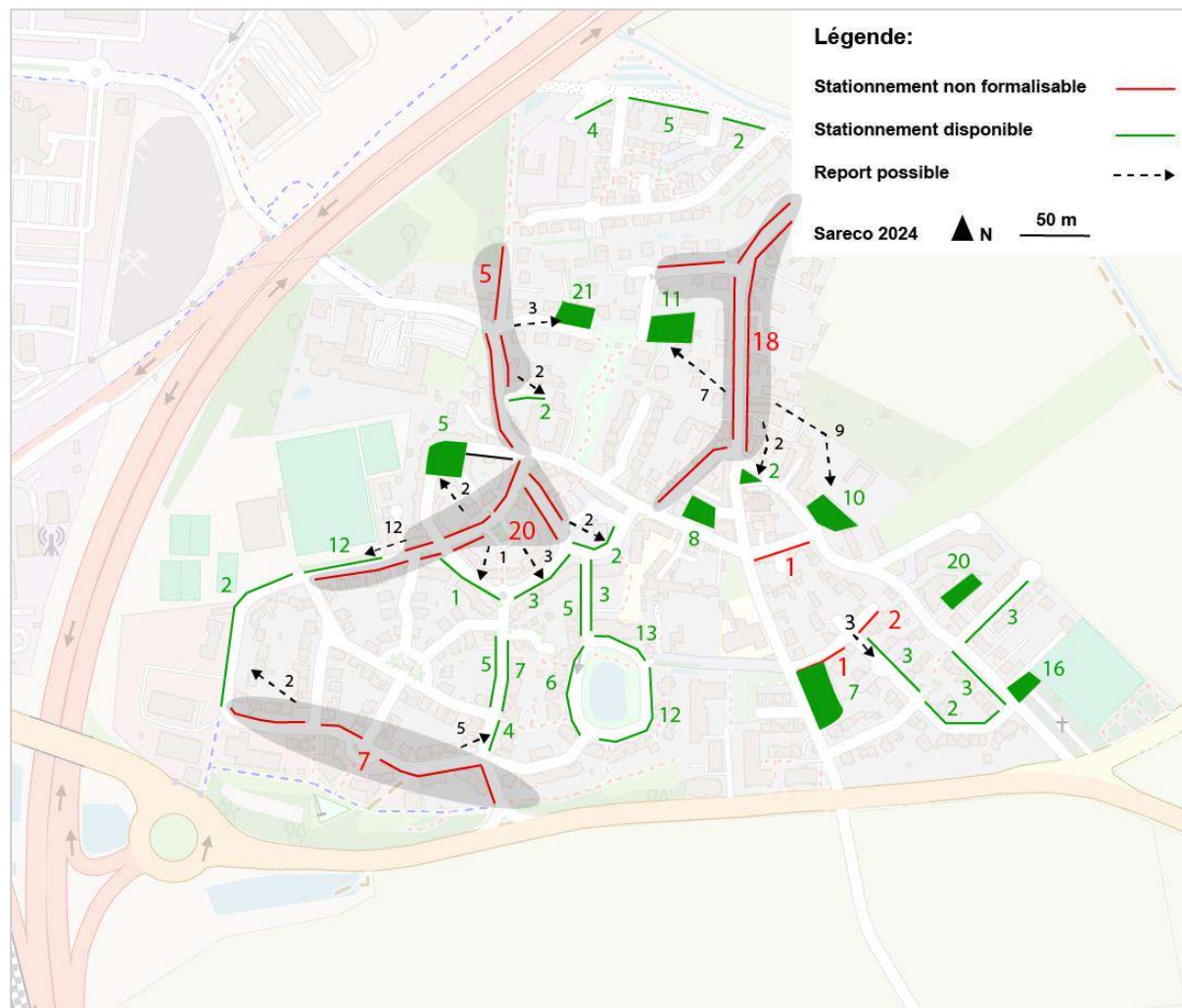
Exemples de stationnement devant portails et garages -Source: Sareco

# SCÉNARIO 1

## ANALYSE DU STATIONNEMENT

### Un report du stationnement journée :

- **Report à organiser de 40 véhicules sur l'ensemble du Bourg.** Une optimisation des poches de stationnement existantes permettrait d'accueillir sans difficulté la totalité de la demande (64 places disponibles).
- On observe une **marge de confort pour les usagers de 24 places disponibles** après report du stationnement dans les parkings uniquement.



Report du stationnement de jour – Centre Bourg

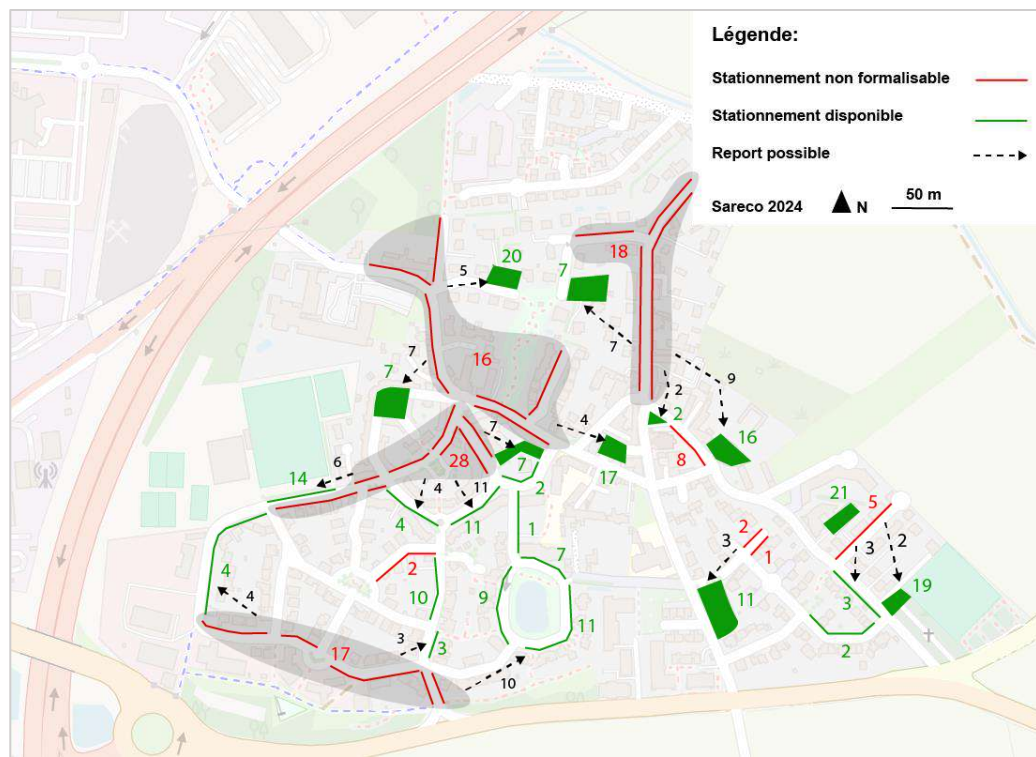
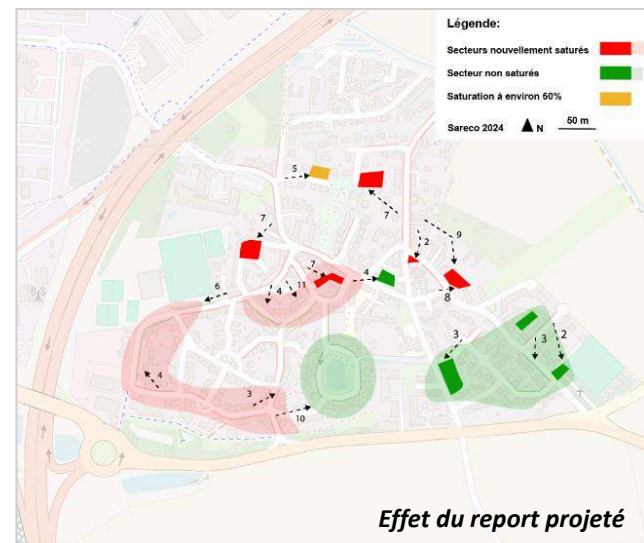
# SCÉNARIO 1

## ANALYSE DU STATIONNEMENT

- Report de 123 véhicules sur l'ensemble du Bourg la nuit après formalisation.
- Cependant l'offre aujourd'hui formalisée sur voirie n'est pas utilisée à 100%. C'est notamment le cas de la rue de Saclay qui dispose à elle seule de 27 places disponibles la nuit ou encore le parking de l'allée des alouettes avec 20 places disponibles et 7 au sein de l'allée des bouleaux.
- Au total, après report 106 places restent disponibles, réparties sur l'ensemble du Bourg.

→ On observe que l'offre peut répondre à la demande de nuit. Cependant, certains secteurs feront l'objet de saturation, notamment au sud-ouest malgré une formalisation des places sur les voiries. Les parkings au centre seront également saturés pour palier à la demande de la rue de Paris.

Offre actuelle	Offre supprimée	Offre formalisée	Bilan offre programmée	Demande max (nuit)
441 pls	16 pls	83 pls	508 pls	402 véhicules

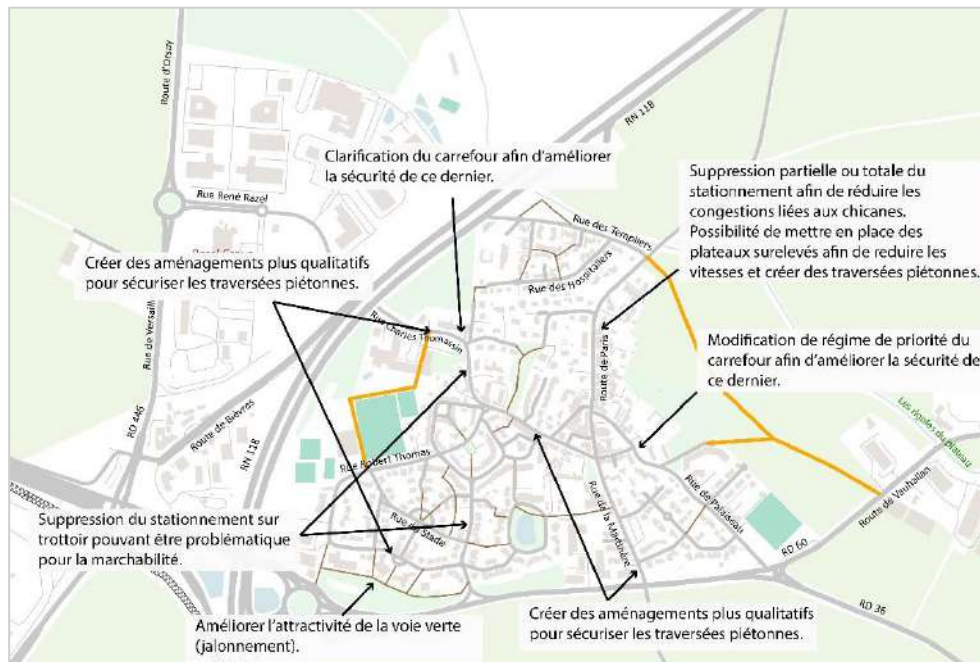


Report du stationnement le soir – Centre Bourg



# SCÉNARIO 1

## TRAITEMENT DES DYSFONCTIONNEMENTS



Stationnement sur trottoir empêchant les circulations piétonnes



Exemple de plateau pour sécuriser une traversée piétonne



# SCÉNARIO 1

## OPTION ZTL

La **zone à trafic limité (ZTL)** n'a pas de statut officiel en France. Physiquement et concrètement, ces "zones" représentent un secteur, voire un quartier.

Le principe d'une ZTL consiste à **ne rendre accessible un ensemble de rues qu'aux autobus, vélos, taxis et véhicules autorisés** (riverains, commerçants...). L'objectif est de réduire le trafic de transit tout en gardant les règles de partage d'une rue classique (**pas de priorité absolue des piétons** comme le propose le statut d'une aire piétonne). L'ambiance sonore et visuelle, la qualité environnementale sont ainsi modifiées au profit du **cadre de vie**. Le plan de circulation est adapté pour une **réappropriation des rues** par les modes de déplacement admis.

En France, le fondement réglementaire pour permettre la réservation de l'accès à une rue est inscrit dans le code général des collectivités territoriales. Cependant, il n'existe pas de définition de la ZTL dans le code de la route, ni de signalisation dédiée, ni de verbalisation au titre de la zone à trafic limité (ponctuelle ou automatisée).

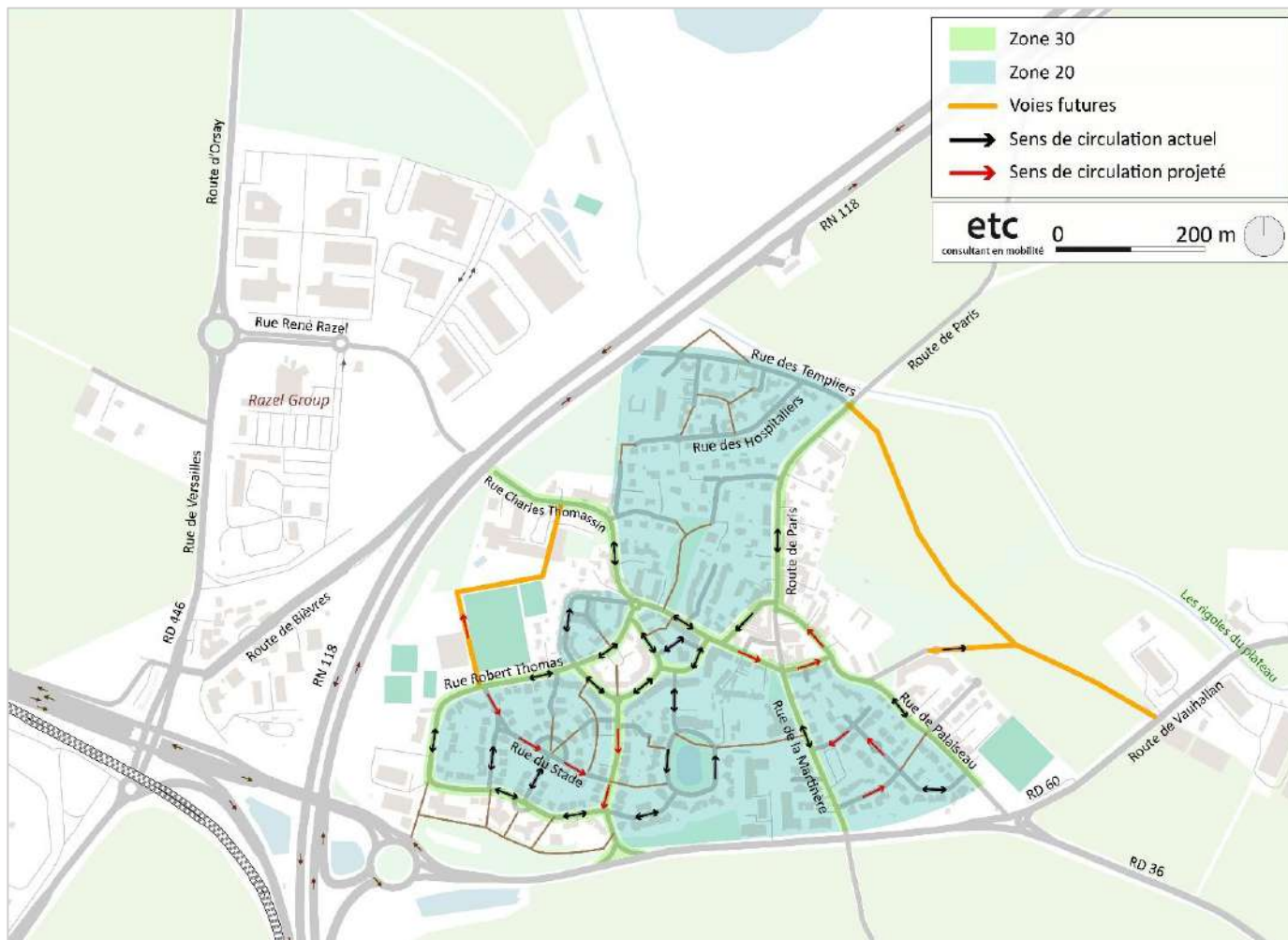
### Règlementation possible :

- Macaron à demander en amont (Nantes) ;
- Vidéo verbalisation par plaque minéralogique, avec une liste des véhicules autorisés, mise à jour quotidiennement (Italie).

# SCÉNARIO 2

## MODIFICATION DES SENS DE CIRCULATION

Ce scénario est dans la continuité du premier, on conserve les propositions de zones 20 et zones 30, ainsi que les aménagements proposés précédemment. Le point supplémentaire est que l'on vient également proposer des **modifications sur les sens de circulation**. Ces modifications ont pour objectif de **limiter les shunts observés et également de clarifier le fonctionnement de certains carrefours**.



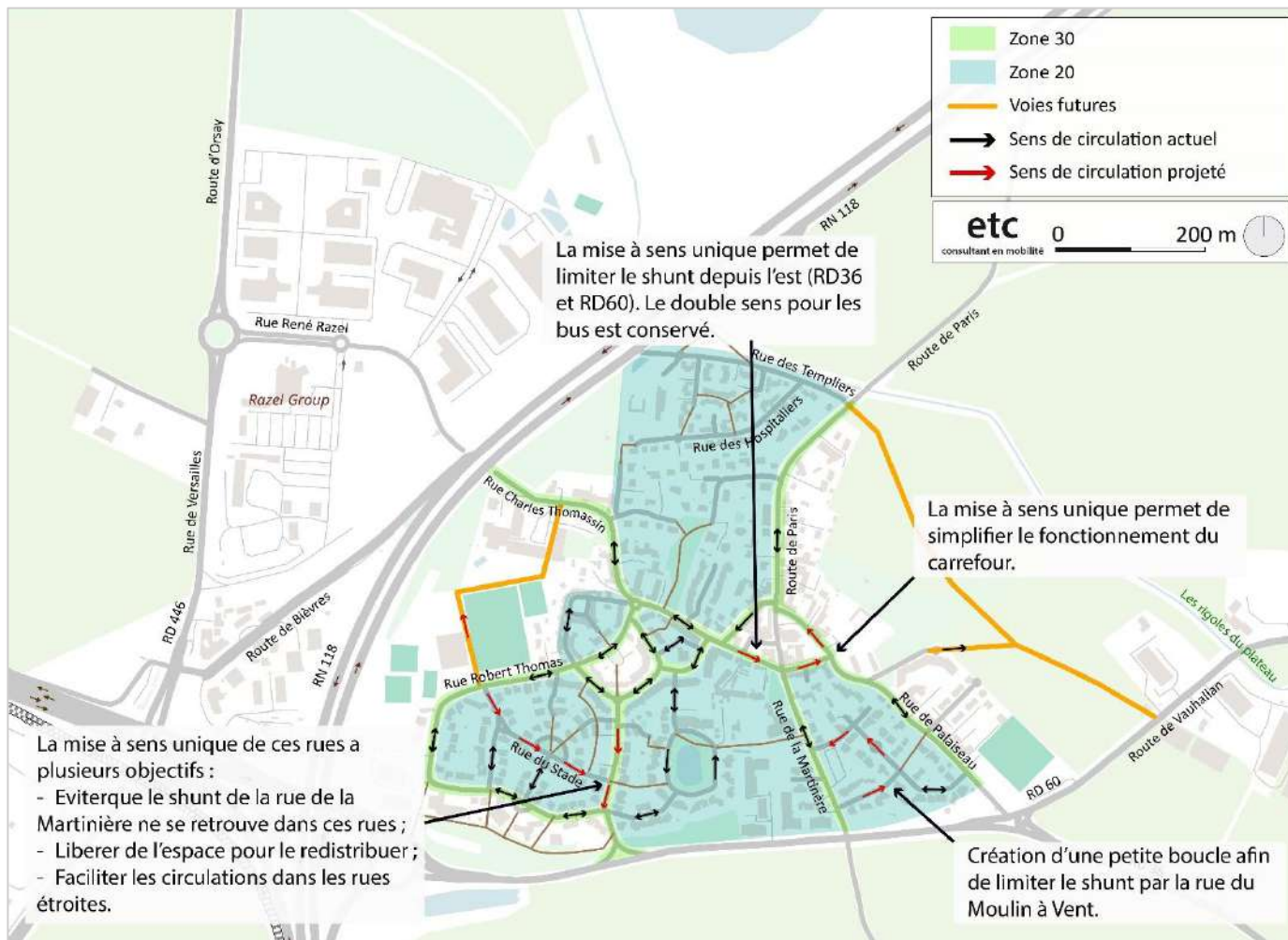
Scénario 2 – Modification des sens de circulation



# SCÉNARIO 2

## MODIFICATION DES SENS DE CIRCULATION

Le plan ci-dessous présente les avantages et objectifs liés aux modifications de sens de circulation. Il faut également noter que des modifications peuvent rallonger le temps de parcours des riverains et modifier légèrement les habitudes. Certaines rues peuvent être plus emprunter qu'elles le sont aujourd'hui. Ce scénario prévoit des réaménagements pour les rues qui passent à sens unique (présentés dans les slides suivantes).



Scénario 2 – Avantages liés aux modifications des sens de circulation



# SCÉNARIO 2

## REDISTRIBUTION DE L'ESPACE

Exemple sur la rue du Grand Chemin



État actuel



Scénario 1 – Suppression du stationnement sur trottoir



Scénario 2 – Redistribution de la voie en stationnement



Scénario 2 – Redistribution de la voie en trottoir et végétalisation

# SCÉNARIO 2

## REDISTRIBUTION DE L'ESPACE

Exemple sur la rue du Grand Chemin

### Suppression du stationnement rue du grand chemin :

- La suppression du stationnement coté Est de la rue du grand chemin réduit l'offre de stationnement de 15 places. Cependant on observe que l'utilisation maximale s'effectue de nuit avec une demande de 10 véhicules.
- **Ainsi malgré une suppression partielle de l'offre, la demande est toujours satisfaite sur le secteur avec un excédent de 2 places.**
- De plus la rue de Saclay, située à l'Est présente environ 27 places disponibles de nuit. Ainsi le report potentiel pourrait s'effectuer sans pénaliser les usagers déjà présents.



Stationnement unilatéral ouest, Rue du grand chemin  
ETC 2024



Rue du grand chemin, Bourg, Saclay

	Offre actuelle	Demande max actuelle	Offre supprimée	Offre restante	Delta Offre/Demande
Rue du grand chemin Suppression partielle (Est)	27 pls	10 véhicules	15 pls	12 pls	+ 2

# SCÉNARIO 2

## REDISTRIBUTION DE L'ESPACE

Exemples d'aménagements

Exemple de rue avec en zone 30 avec alternat végétation / stationnement.



Exemple de rue avec en zone 30 avec alternat végétation / stationnement.



Exemple de rue à sens unique avec double sens cyclable, bande végétale et stationnement d'un matérialisé d'un côté de la voie.





# SCÉNARIO 3

## ÉTUDE DU SCÉNARIO HABITANT

Le scénario proposé par les habitants s'inscrit dans une démarche volontariste vis-à-vis de la place du piéton dans l'espace public. Nous avons étudié la faisabilité de ce scénario et sommes arrivés aux conclusions suivantes :

- Il y a un risque d'augmentation du nombre de véhicules transitant par la rue du Grand Chemin en raison de l'arrêt complet du shunt par la rue de Paris ;
- Comme dans le scénario 2, il sera nécessaire de conserver un double sens bus sur la rue Charles Thomassin pour garantir l'accessibilité au centre-bourg en TC et éviter une déviation vers la rue du Grand Chemin ;
- Les sens de circulation proposés sont cohérents dans l'hypercentre et permettront de réduire les phénomènes de shunt actuellement observés. Cependant le plan de circulation proposé au sud-ouest s'avère complexe : une optimisation peut-être envisagée (scénario 2).



Scénario 3 – Proposition des habitants

# SCÉNARIO 3

## ZOOM SUR LA PLACE JULES FERRY ET L'ÉGLISE

Le scénario habitant intègre le réaménagement de la place Jules Ferry et du parking de l'Église. Sur le long terme, il serait effectivement intéressant de créer une centralité autour de la place Jules Ferry en lien avec l'Église, elle-même tournée vers le nouveau quartier.

Pour ce faire, il faudrait prévoir un report de stationnement prévu, par les habitants, sur la rue de la Martinière.

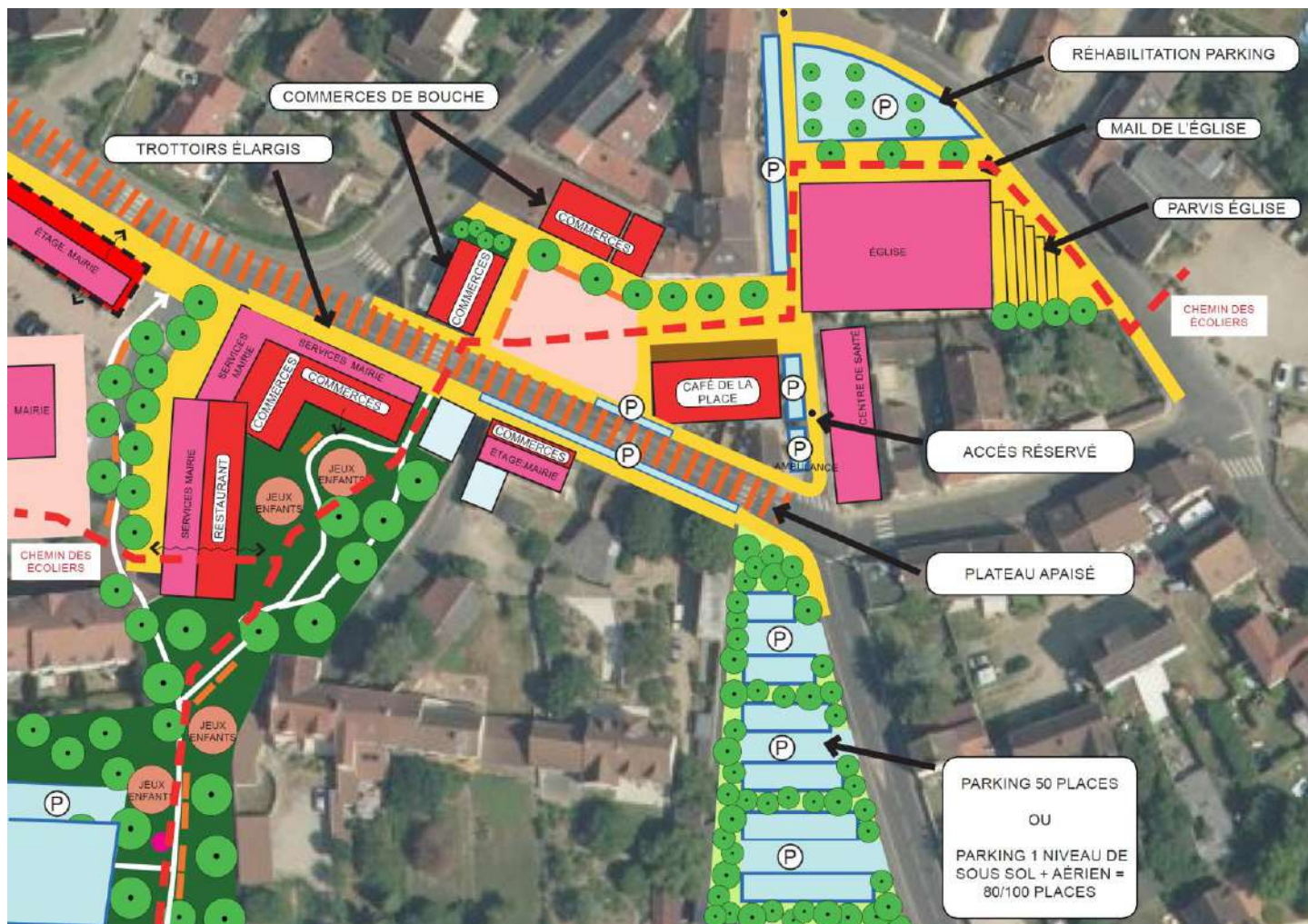


Schéma directeur du centre-bourg (scénario habitant) – Degré Zéro

# SCÉNARIO 3

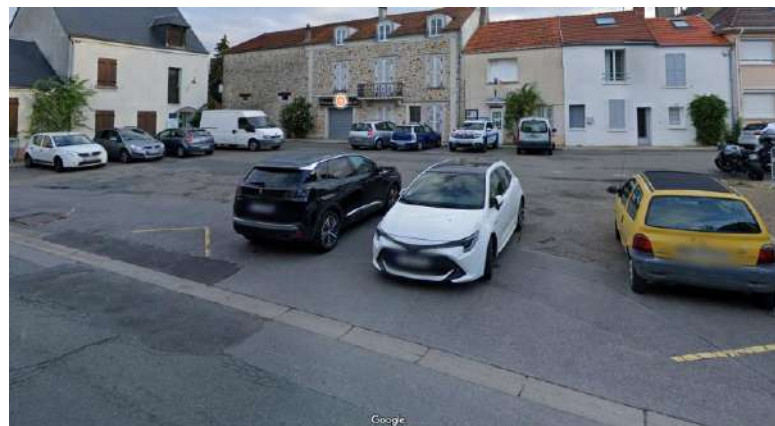
## ZOOM SUR LA PLACE JULES FERRY ET L'ÉGLISE

- Une suppression du stationnement sur la place Jules Ferry imposerait un report de la demande au sein des rues les plus proches et en dernier recours au sein des parkings périphériques.
- La demande en journée sera la plus impactée avec un report d'environ 14 véhicules en journée et 5 la nuit.

	Actuel	Projeté
Offre	22 pls	22 pls
Demande journée	14 véhicules	- 14
Demande nuit	5 véhicules	- 5



Place Jules Ferry actuellement  
Source: Google Maps



Place Jules Ferry actuellement  
Source: Google Maps



# SCÉNARIO 3

## ZOOM SUR LA PLACE JULES FERRY ET L'ÉGLISE

Projection rue Charles Thomassin (aménagement à plat et paysagers qui donne vers la mairie) – Degré Zéro



Réaménagement piéton de la place Jules Ferry – Degré Zéro



Réaménagement du parvis de l'Église vers l'extension du centre-bourg – Degré Zéro



# CONNEXIONS ENTRE LES DIFFÉRENTES ZONES DE LA COMMUNE

---

1. CONNEXIONS CYCLABLES ENTRE LE BOURG ET LE VAL D'ALBIAN
2. LIAISON ENTRE LE BOURG ET LES FUTURS QUARTIERS



# CONNEXIONS ENTRE LES DIFFÉRENTES ZONE DE LA COMMUNE

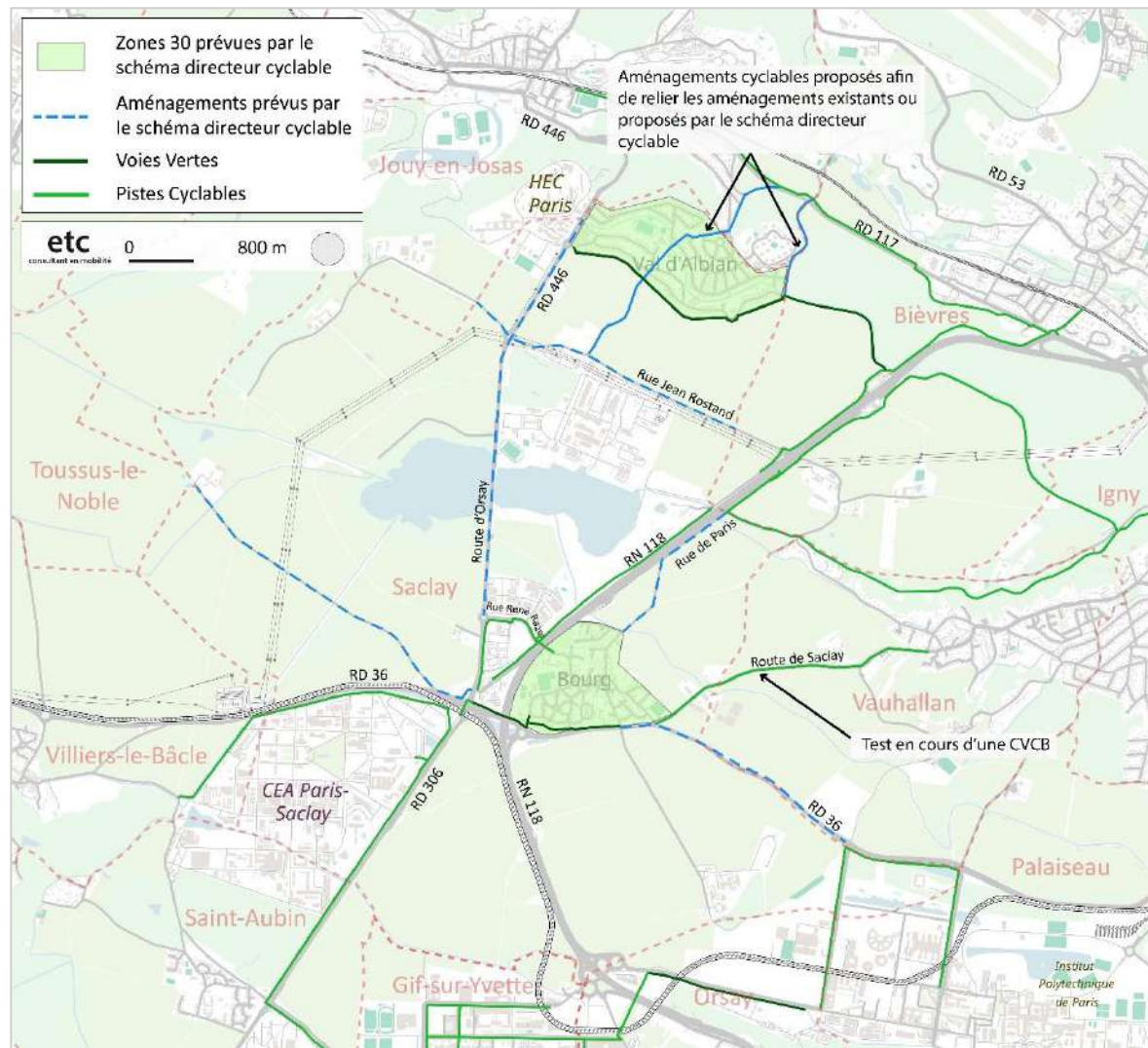
## CONNEXIONS CYCLABLES ENTRE LE BOURG ET LE VAL D'ALBIAN



Chaucidou Saint-Rémy de Provence, Bouches-du-Rhône (13) – site de la ville



Marcq-en-Barœul, Nord (59) - ETC

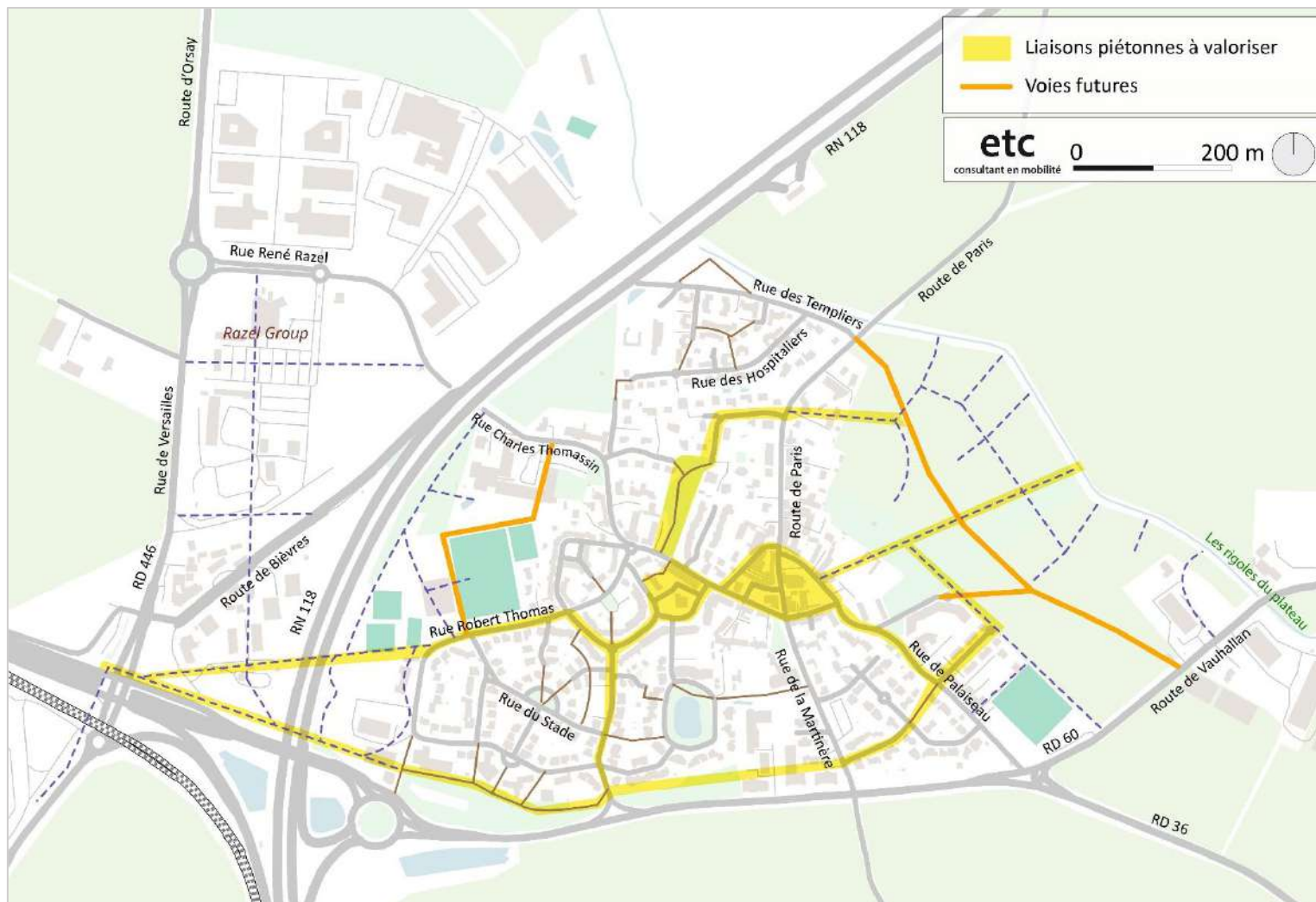




# CONNEXIONS ENTRE LES DIFFÉRENTES ZONE DE LA COMMUNE

## LIAISON ENTRE LE BOURG ET LES FUTURS QUARTIERS

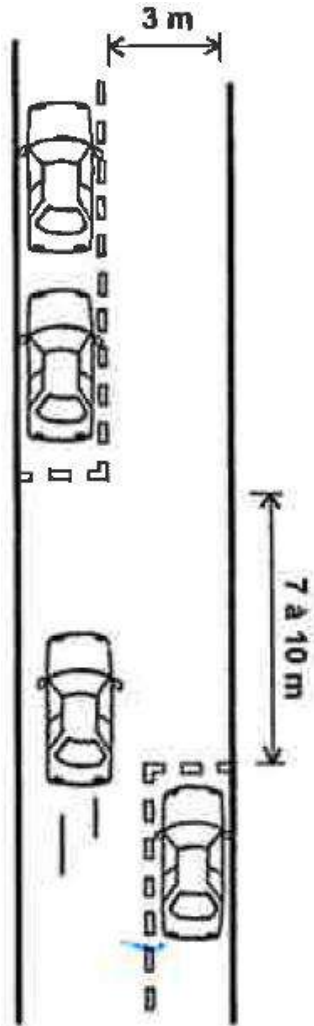
Dans le cadre de l'aménagement des futurs quartiers, certains axes apparaissent très intéressants pour les cheminements des modes doux afin de relier le bourg aux nouveaux quartiers et à la future gare du Grand Paris Express (en jaune). Du jalonnement (à minima) ainsi qu'un réaménagement de ces axes permettrait de créer des itinéraires visibles et directs vers les principaux points d'intérêts de la commune.



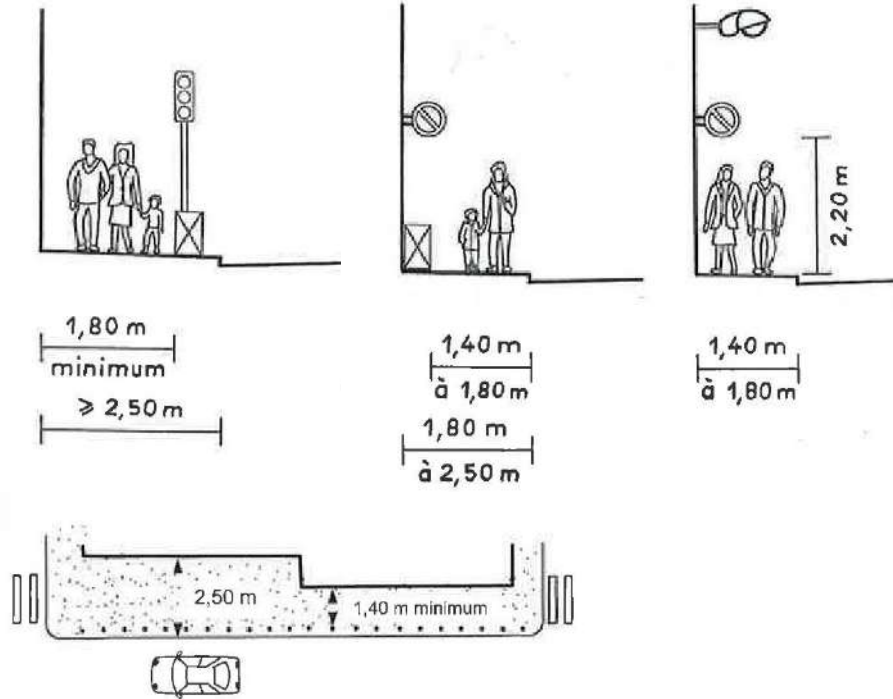
# ANNEXES

---

# SCHÉMA UTILES

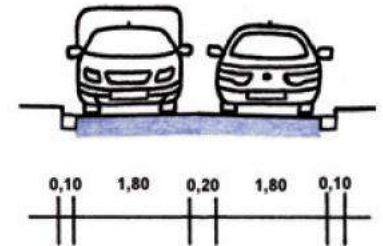


Stationnement en chicane - CEREMA

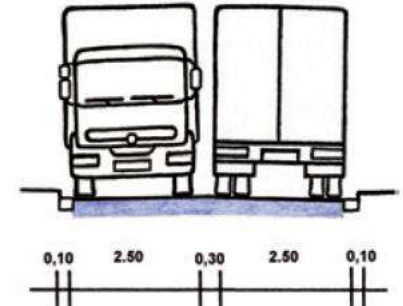


Largeur des trottoirs - CEREMA

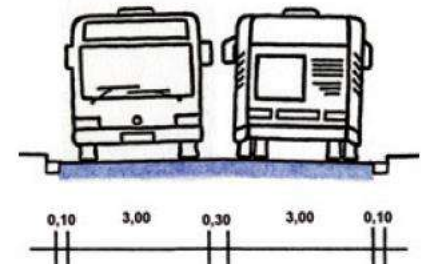
## Dimensions standard d'une chaussée bidirectionnelle selon l'usage



4 m de chaussée : croisement de deux véhicules légers à faible vitesse.



5,50 m de chaussée : croisement de deux camions à faible vitesse.



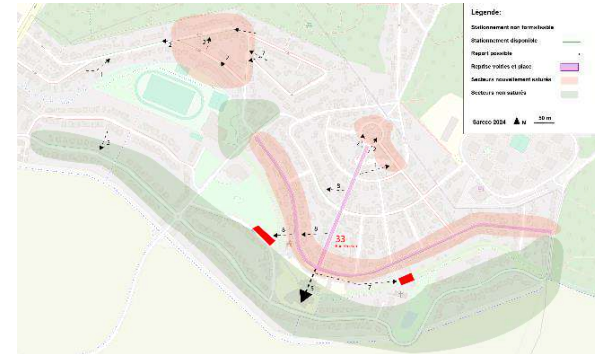
6,50 m de chaussée : croisement de deux bus à 50 km/h.



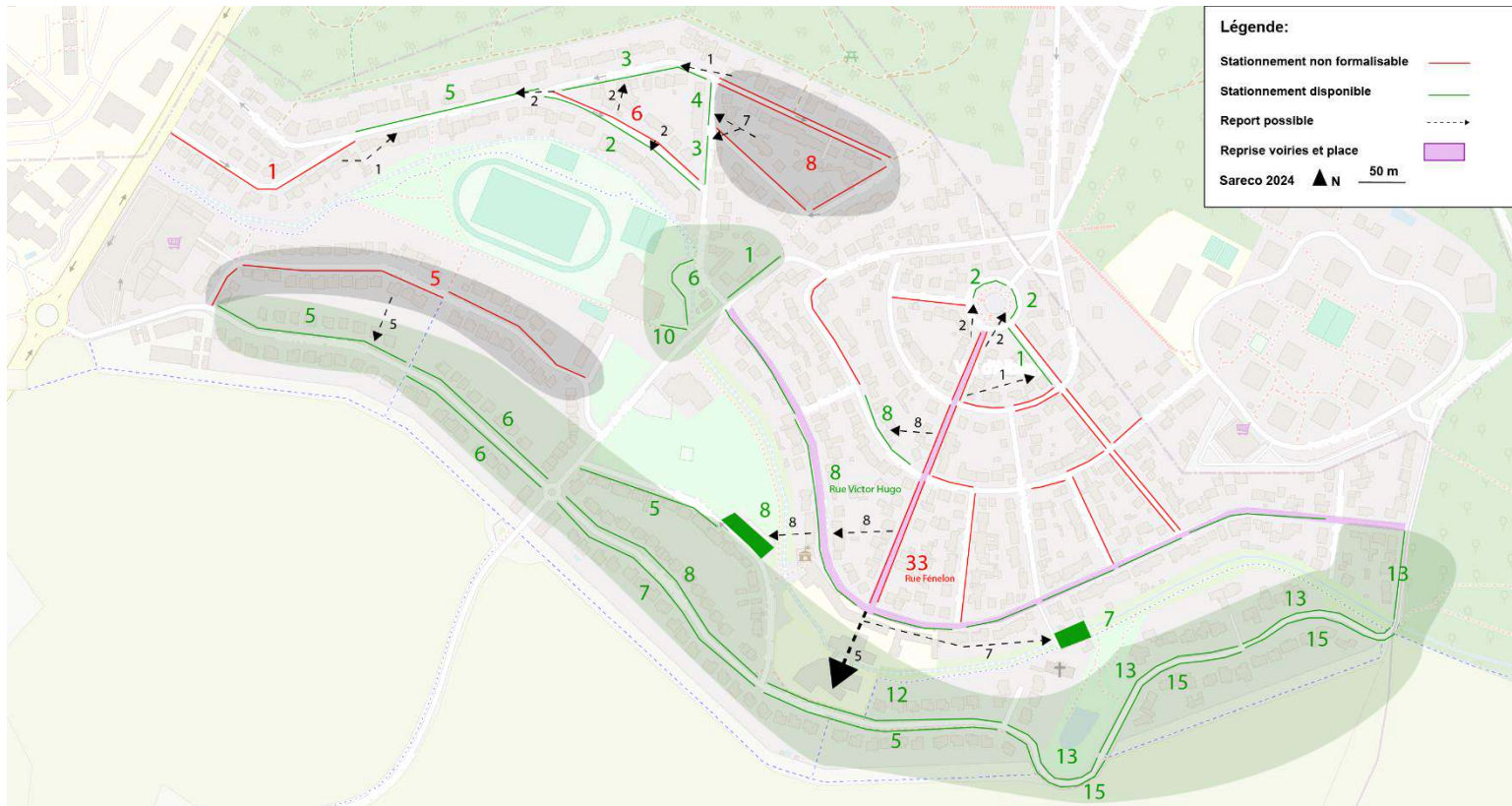
# SCÉNARIO 2 : REPRISE DES SENS DE CIRCULATION

## VAL D'ALBIAN – REPORT STATIONNEMENT DE NUIT

- Les actions sur voirie occasionnent la création de 7 places de stationnement dans la rue Victor Hugo et une suppression maximale de 33 places dans le cas de la rue Fénelon.
- Dans le cas d'une non-verbalisation des stationnements gênants actuels dans le secteur central du Val d'Albian, on observerait un report des suppressions dans les rues adjacentes à la rue Fénelon et un report de 20 véhicules dans les poches de stationnement au Sud du secteur.



Effets du report projeté



# LES LEVIERS D' ACTIONS POSSIBLES

La mise en place du nouveau plan de stationnement nécessitera la mise en œuvre d'actions d'accompagnement:

- **Revaloriser les poches de stationnement** au sol existantes actuellement sous-utilisé dans le bourg
- Repenser la **surveillance et la verbalisation** du stationnement
- Intégrer l'arrivée du **métro**.
- Mettre en place certaines **règlementations** dans les zones stratégiques



# INCITER A L'UTILISATION DES POUCHES DE STATIONNEMENT



**Constats:** De nombreuses poches sont sous-utilisés malgré une part importante de stationnements interdits dans les rues avoisinantes induite par une volonté des usagers de stationner proche du lieu de résidence ou d'activité.

**Objectifs:** Rendre attractives ces poches de stationnement en incitant les riverains à s'y rendre.

**Actions possibles:**

- **Instaurer un jalonnement.** Dans un premier temps un jalonnement statique nous semble suffisant
- **Éventuellement** - offre de service pour diversifier les usages au sein des poches



Boite à livres, Ville de Grenoble



Poches de stationnement ombragées



Jalonnement dynamique,  
Métropole de Grenoble



Pickup Station



Afin de mettre en œuvre le plan de stationnement imaginé, il sera nécessaire d'adapter la politique de verbalisation

Dans le bourg, il est proposé :

- De formaliser des places de stationnement aujourd'hui interdites ( peinture au sol),
- D'identifier par la signalisation horizontale ou verticale les zones interdites ( tronçons rouge)
- Et de verbaliser l'ensemble des stationnements considérés comme gênants

La verbalisation complète de l'ensemble des véhicules sur les tronçons interdits nous semble être la solution la plus adaptée car elle n'est pas sujette à l'interprétation et est claire pour tout le monde

La ville pourra toutefois si elle le souhaite adapter un peu en passant quelques consignes de priorisation afin d' « adoucir » le dispositif.

*Par exemple les stationnements sur bateau pavé sont souvent liés aux résidents stationnant devant leur propre garage. Ce type d'interdit pourrait ne pas être priorisé.*

La mise en place d'une verbalisation nécessite les ressources humaines nécessaires dans le cas présent a minima 0,5 Équivalent Temps Plein nous semblerait adapté pour traiter la problématique du stationnement



Comme indiqué précédemment, dans le Val d'Albian nord, il nous semble difficile de verbaliser complètement les interdits compte tenu des contraintes observées.

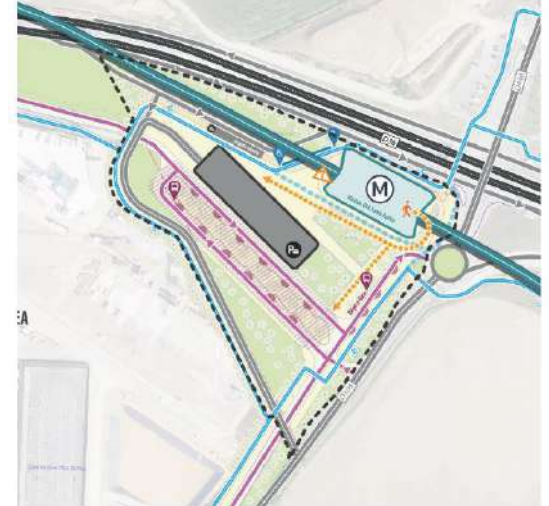
Nous proposons donc dans ce quartier un statu quo avec :

- Formalisation des places qui peuvent l'être
- Maintien des tolérances observées

Les stationnements « très gênants » qui induisent par exemple des problématiques de sécurité pourraient toutefois être verbalisés.



- **L'arrivée du Grand Paris va générer une demande de stationnement de rabattement** en voiture sur le métro
- Un parc relais va être créé à cet effet au **Christ de Saclay – 200 places de stationnement sont prévu + 150 places vélo**
- **Le parking sera géré par la CAPS** et devra respecté a priori le Schéma Directeur des Parcs Relais d'IDFM
- **Le SDPR prévoit dans ce cadre la réglementation de la voirie** pour éviter que celle-ci ne soit occupée par des usagers en rabattement.







S'il est constaté un « envahissement » du stationnement par des véhicules en rabattement, il est possible de mettre en place une réglementation spécifique pour les dissuader.

Il est souvent mis en place dans ce contexte des **zones à disque Matin- Après-Midi** avec Macaron Résident

- Objectif : reporter le stationnement de rabattement de la voirie vers le P+R
- Principe : Zone à disque : **Limitée à 4h de stationnement**
- Période d'application : **Entre 9h00 et 18h00** sans pause méridienne.
- Spécificité : les **résidents sont autorisés** à y stationner **grâce aux macarons**
- Périmètre : **500 mètres à pied autour du parking**

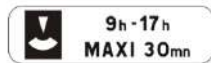
# OPPORTUNITÉ DE ZONE BLEUE SUR LES PLACES CENTRALE DU BOURG ?



- Pour intégrer une potentielle augmentation du dynamisme commercial du bourg, il pourrait être mis en place une zone bleue sur les places les plus proche du pole commerciale
- La zone bleue est une réglementation limitant le stationnement des automobilistes à une durée plafond fixée localement par la Collectivité. Pour permettre le contrôle, les usagers doivent apposer derrière leur parebrise un disque précisant leur heure d'arrivée.



M6c exemple 1



M6c exemple 2



B6b3





- Certains outils permettent de préciser en temps réel les disponibilités sur voirie et d'orienter les véhicules vers les places disponibles.
- Ce type d'outil nécessite toutefois la mise en place d'infrastructures de « captage de l'information » souvent par l'intermédiaire de caméras.
- Compte tenu du caractère très résidentiel des zones, des coûts associés et du niveau de pression restant modeste, la mise en place de ce type d'outil ne nous semble pas pertinent pour le cas de la ville de Saclay au moins à court terme.



## Exemple de gestion du stationnement par caméra avec information sur appli





**Nous vous remercions  
pour votre attention**

221, Rue Lafayette  
75010 Paris  
(33) 1 85 09 60 33

[contact@etc-mobilite.fr](mailto:contact@etc-mobilite.fr)  
[www.etc-mobilite.fr](http://www.etc-mobilite.fr)