

Compte-rendu et conclusions provisoires de la réunion de concertation avec les riverains et usagers de la rue de l'Effort Mutuel

15 janvier 2008 de 20h30 à 23h, Salle Louise

Liste des présents (33 foyers présents ou représentés).

1) Commission d'Usagers et de Riverains pour l'Aménagement de la Rue de l'Effort Mutuel : Guy Desodt (représentant 5 riverains dont lui même), Michel Molines, Jean-Luc Fayard (représentant 2 usagers), Michel Farges, Christelle Voitus (Pharmacienne représentant 2 riverains), Caroline Dudart (Pharmacienne), Céline Pires, Jacques Machetto (représentant 2 riverains), Claude Guerniou, José Ferreira, Catherine Noone (représentant 2 usagers), Sylvain et Claudine Bourgeois, Daniel Cauchois, Michel Morisset, Noëlla Mias, Nathalie Nhieu, Hedy Ayari (représentant 2 riverains), Marie-Lise Duplaquet, Richard Fernandez, Pierre-Olivier Salzard, Gilles Gesbert, Albert Revil-Gabet (représentant 2 riverains), Patrice Gadenne (représentant 2 usagers).

2) Élus de la mairie de Palaiseau : Mr. Jean-Michel Peytavit, maire adjoint chargé de la voirie,

Mme Nadia Affane, élue référente du quartier du Pileu.

3) Représentant de la CAPS : Mr. Gilles Gobron, ingénieur, responsable du service infrastructure.

4) Représentant du bureau chargé de l'étude : Mr. Olivier Fourré (société PROGEXIAL).

5) Observateur de la commune de Palaiseau : Mme Julie Tartarin directrice de cabinet du Maire.

Pour être mieux "visible et lisible", la commission de concertation sur le terrain, initiée par le conseil de quartier du Pileu du 5 décembre 2007, a pris un nom "percutant" : CURARE, sigle de Commission d'Usagers et de Riverains pour l'Aménagement de la Rue de l'Effort Mutuel. C'est elle qui a suscité et convoqué la réunion, malheureusement sans contacter la mairie de Massy qui n'est donc pas représentée. Les remarques et questions concernant l'aménagement de la rue de l'effort mutuel pourront être transmises soit en direct à la CAPS ou à l'une des mairies, soit à CURARE qui s'engage à les transmettre et à en suivre l'évolution et la prise en compte.

L'ordre du jour comporte 3 points :

1) Bref historique de la concertation établie pour l'aménagement de la rue de l'Effort Mutuel.

2) Révision des différents problèmes déjà abordés.

3) Analyse du plan du 11 janvier 2008, critique et recensement des questions apparaissant lors d'un "balayage" de toute la longueur de la rue.

A l'exception de la réunion du 12 novembre en présence des maires de Massy et de Palaiseau, toutes les réunions précédentes ont chacune fait l'objet d'un compte rendu, les points 1 et 2 ne seront donc pas abordés ici. Les comptes rendus des réunions précédentes sont (ou seront) disponibles en ligne sur le site web de CURARE, à l'adresse : <http://www.curare.fr/>

Les débats ont été cadrés dès le démarrage par Guy Desodt qui en a assuré l'animation. Cependant, les "passions" se sont libérées à bien des moments, et il est tout à fait possible, sinon probable, que quelques points évoqués soient passés aux oubliettes, et inversement que le rapporteur ait pu entendre des interventions noyées et donc inaperçues d'autres personnes.

Les travaux devant commencer vers le mois d'avril, le maire de Palaiseau nous a informé, le 12 janvier dernier, que le projet devrait normalement être bouclé à l'issue de la réunion du conseil de quartier du 6 février prochain, il ne reste donc que trois semaines pour donner les résultats de la concertation.

Quelques constatations d'actualité au 15-01-2008 :

- La chaussée fait pratiquement partout ~7m de large, pour une distance totale d'environ 10 m entre murs des propriétés en vis à vis.
- Le décompte des places de parking existantes et utilisables fait ressortir un nombre voisin de 80.
- Les stationnements dans la partie de rue située vers les hauts numéros, *dénommée ci-dessous "le haut de la rue"* (proximité de la pharmacie et de la boulangerie, puis de l'église, de la bibliothèque, de la garderie, de l'école maternelle et de la salle de sport), sont beaucoup plus utilisés que vers les bas numéros (partie de rue *dénommée ci-dessous "le bas de la rue"*).
- Lors de la réfection de la voirie, on est tenu de suivre les normes. Les normes de largeur des trottoirs ont fait l'objet de la loi sur le handicap avec des décrets d'application parus récemment. Il en ressort qu'aucune largeur de trottoir ne peut être inférieure à 1,40m entre mur de propriété et nez de trottoir si aucun obstacle ne limite le passage, et de 1,60 m dans le cas contraire (présence de lampadaires par exemple).
- Le plan du projet au 11/01/2008, disponible sur le site officiel de Palaiseau, est affiché et projeté sur le mur de la salle de réunion. Ce plan ne fait apparaître que 41 places de stationnement, situées en majorité vers le bas de la rue, contrairement aux besoins.
- le stationnement vers le haut de la rue est fortement compromis, principalement par la présence d'un site de régulation (le long de la cour de l'église) du bus de Palaiseau (il faut réserver 2,40 m + 0,40 m de rétroviseurs), et par l'étendue (que certains jugent excessive) des plateaux surélevés des 3 carrefours.
- Sur le plan présenté, on a réservé sur toute la longueur de la voie, en nombre relativement important, des sites de croisement pour les bus et les camions. Plusieurs personnes s'insurgent contre cette réservation jugée sans utilité si on tient compte correctement de la fréquence de passage des bus, surtout en journée (2 bus par heure).
- De même, le plan présente de longues distances sans aucun stationnement, alors qu'il pourrait en être prévu (voir ci-dessous).

Pendant tout le reste de la réunion, le problème principal qui inquiétera la totalité des riverains et usagers présents concerne la forte diminution (~50%) du nombre des places de stationnement, surtout dans la partie située vers les hauts numéros de la rue, avec des risques d'incidence catastrophique pour le commerce de proximité (pharmacie et boulangerie, puis bar, auto école et salon de coiffure).

- Sauf aux moments des rentrées et des sorties d'école, on constate le plus souvent (en semaine) que le nombre de véhicules stationnés ne dépasse guère la trentaine en journée sur toute la longueur de la voie, mais toujours pour plus de la moitié entre la rue de Verdun et la rue Louise. Par contre, le samedi toute la journée, le soir après 16h30 et en fin de matinée, ce nombre augmente très sensiblement, surtout au voisinage des commerces dans le haut de la rue. L'entrée de la rue de Verdun et la totalité de la rue Pierre et Marie Curie sont pratiquement saturées en permanence. Le samedi soir, le dimanche matin et à certaines occasions, dont la fréquence est de l'ordre d'au moins une fois par semaine, on constate même une saturation totale de l'un des deux côtés de la rue, avec plusieurs infractions en face. Au cours des trois semaines précédant la réunion, il a été plusieurs fois compté plus de 40 véhicules stationnés entre le marché et la rue Louise !
- Plusieurs massifs de plantations sont prévus au plan. Tout en reconnaissant le côté positif et agréable de l'effet esthétique, il n'en reste pas moins qu'il est inacceptable que cet aspect secondaire puisse être jugé plus important que la gêne quotidienne occasionnée aux usagers de la rue. Ce ne sont pas ces massifs qui doivent déterminer la place laissée au stationnement, mais l'inverse. Le stationnement doit être mis en place, en respectant les normes, et les massifs utiliseront la place restante par exemple pour contribuer à la sécurité des piétons. Dans le même sens, il est souligné que la traversée d'une rue

par un piéton sur passage protégé est d'autant moins dangereuse qu'il sera vu mieux et de plus loin par les véhicules. De même, le piéton ne peut voir les véhicules en mouvement derrière l'obstacle des murs, et ne peut donc en tenir compte que s'il est sur un passage protégé très proche du carrefour, idéalement dans l'alignement des trottoirs des rues qui se croisent, et non pas avec un décalage de plusieurs mètres. Par ailleurs, chacun expérimente tous les jours que la ligne droite est le plus court chemin (surtout à pied), et a donc tendance à suivre cette donnée expérimentale, sauf si on l'en empêche violemment ! Comme toujours, il vaut mieux tenir compte au maximum des "habitudes" expérimentales dans le tracé des voies, plutôt que de risquer de créer des dangers par réaction contre un tracé qui pourra sembler "contre nature". Les piétons n'ont pas besoin d'être ralentis par des détours sinueux, étant donnée leur faible vitesse.

- Là où des places de stationnement sont prévues au plan, la future chaussée est prévue à 5m + 2m réservés au stationnement (1m pris sur la chaussée qui pourrait faire 6m et 1m le long du trottoir réglementaire. Soit, en regardant d'un mur de clôture privatif à son vis à vis, d'abord 1,40m de trottoir, ensuite 5 m de chaussée + 2 m de stationnement, puis 1,60m de trottoir, le tout donnant une largeur totale de 10 m. Ceci correspond exactement aux emprises respectives actuelles de la chaussée (7 m) et des trottoirs (3 m) dans la rue de l'effort mutuel. la nouvelle configuration ressemble d'ailleurs à s'y méprendre à la configuration de la rue des vieilles vignes, presque parallèle à la rue de l'effort mutuel, sur la commune de Massy. C'est une rue qui comporte des stationnements, toujours occupés à 90%, pratiquement sur toute sa longueur (sauf au carrefour évidemment). Cette rue voit également le passage quotidien de camions et de bus (avec un arrêt). Dès lors, on ne comprend plus du tout la nécessité de réduire les zones de stationnement autrement que sur certains points particuliers isolés, les carrefours, les passages pour piétons et les entrées des garages privés pour l'essentiel.
- Les entrées de garage des pavillons sont dessinées munies de l'emprise d'un "entonnoir" en cône à ~15° de chaque côté, permettant un accès facile dans les deux sens. Projetée à 3,60 m (1,60 m de trottoir + 2m de stationnement) la zone conique augmente la largeur réservée au portail de 0,96 m de chaque côté. Un portail de 3 m se voit donc allouer 3.86 à l'alignement du nez de trottoir (à 1,60 m du mur) et 4,92 m au niveau de la chaussée (à 3,60m du mur).
- On a compris, lors de la réunion, que les limites des entrées de pavillon et des places de parking pourraient être matérialisées par une bordure surélevée, type bordure de trottoir, qui apparemment "élargit" le trottoir de 1m à cet endroit sur une distance plus ou moins longue selon la proximité de la prochaine place de stationnement. Mais cette place existant entre le trottoir proprement dit et la délimitation des places de stationnement et des entrées de pavillon est totalement inutilisable et perdue. Sans oublier de tenir compte de la largeur d'un véhicule stationné juste au voisinage de l'entonnoir d'accès au garage en sortie de pavillon (comme c'est dessiné sur le plan du 11 janvier, par exemple au niveau de la place qui se situe entre les N°54 et 52bis), nous en proposons une utilisation rationnelle. Il s'agit simplement d'arrêter la délimitation matérialisée en hauteur (18cm) à la largeur du trottoir (soit à 1,40 m ou 1,60 m du mur de clôture selon le cas). Dans les cas où, dans le sens de la rue, la distance reportée sur le plan du 11 janvier est courte (<1,50 m), cette disposition facilitera les manœuvres de garage-dégarage, ou permettra au moins le stationnement d'un utilitaire léger. Dans les cas où la distance est plus grande, elle l'est en règle générale de chaque côté de la place de stationnement déjà prévue, et cette ouverture permettra dans la plupart des cas le stationnement d'un véhicule supplémentaire. Il est tout à fait possible de faire sur la chaussée une délimitation claire et ineffaçable avec des pavés enrobés dans la chaussée ou des couleurs différentes de bitume. En effet, on comprend bien que la solution de délimiter des places de stationnement de 5m de long présente l'avantage de permettre à la quasi totalité des véhicules particuliers de stationner confortablement, mais ne tient pas compte de deux faits majeurs : les véhicules utilitaires légers font plus de 5m, et une partie non négligeable des véhicules particuliers fait 4m, voire moins surtout dans nos zones urbaines. Prévoir des "modules de stationnement de 5 mètres de long fait obligatoirement perdre des places en nombre significatif. Pour une meilleure offre de stationnement, chaque fois que, sur une certaine

distance, il est possible de prévoir des places, il nous semble nettement plus avantageux de ne pas réglementer la longueur des places à 5m, mais de délimiter un espace de stationnement libre, de largeur 2m, sur le maximum de longueur "utilisable", au risque de temps en temps qu'un "sauvage" s'adjuge deux places. Les hasards des garages successifs et des habitudes locales réguleront en moyenne cette difficulté mineure.

Notre proposition présente également l'avantage de pouvoir être simplement mise en œuvre, par exemple avec de la peinture blanche.

Remarques et demandes particulières :

De nombreuses propositions ont été faites pour tenter de retrouver au moins quelques places de parking, tout au long de la rue.

- Au niveau du site de régulation des bus le long du marché, il y a un petit parking qui peut contenir 5 places, si son accès est aménagé correctement. Ce parking doit être alloué aux clients des commerces (boulangerie) pour qu'ils s'en servent en « stationnement minute ». Actuellement les clients stationnent le long du trottoir d'en face, ce qui sera rendu impossible. L'aménagement de ce parking devra comporter un « bateau » d'accès très large, en particulier du côté de l'arrêt de bus, pour faciliter la manœuvre en marche arrière et repartir en sens inverse. Ces 5 places devront être en stationnement à durée limitée (15 minutes ?) pour éviter que ce parking ne soit utilisé pour des stationnements de longue durée (riverains, commerçants du marché). Il est suggéré de placer des bornes semblables à celles qui sont situées près de la mairie de Palaiseau, avec un panneau indiquant que ce parking est réservé à la clientèle.
- Personne (Pharmaciennes en tête) n'est d'accord pour ne disposer que de 4 places au voisinage de la pharmacie. Il faut au contraire prendre la disposition qui en permet le plus grand nombre, avec une préférence pour le côté impair (côté de la pharmacie) en cas d'égalité.
- Possibilité d'utiliser la terrasse juste devant la pharmacie pour créer des places de stationnement. Une véritable place de 5 m et une voire deux "fausses places" de moins de 5 m, juste à côté.
- On devrait établir, en nombre suffisant, des places de stationnement limité à 15 ou 20 minute, voire ½ heure, un peu sur le modèle des bornes placées à la mairie de Palaiseau. Parmi ces places, il faudrait réserver une place pour handicapé, la plus proche de la pharmacie. La décision de placer ces bornes, une fois les travaux achevés, serait du ressort de la ville de Massy dans le cas où le stationnement limité serait du côté des numéros pairs, et de la ville de Palaiseau dans le cas où le stationnement limité serait du côté des numéros impairs.
- Les bruits d'accélération après le passage des plateaux surélevés, au niveau des carrefours, est considéré à juste titre comme une nuisance locale. Constatant qu'il est nécessaire de ralentir au niveau des carrefours, on ne pourra jamais s'affranchir totalement de l'augmentation du bruit à l'accélération, après le passage des carrefours, même en l'absence de plateaux surélevés. Les plateaux envisagés respectent une norme (12 cm de surélévation sur une distance de 1 m), et il y a donc également le bruit dû au dénivelé lui-même, à l'arrivée sur le plateau surélevé, et au sortir du plateau surélevé. Raccourcir la longueur des plateaux surélevés augmente la nuisance pour les personnes résidant au voisinage des dénivellements. Cependant, pour tenir compte de cette remarque alors que la demande est de raccourcir les plateaux, il existe une solution qui réside plutôt dans une légère réduction de la hauteur de surélévation des plateaux (selon les normes), afin de conserver la limitation passive de la vitesse au niveau des carrefours, à moindre bruit de dénivelé.
- L'espace libre (équivalent au moins à deux places de stationnement) devant l'ancienne charcuterie, au coin des rues de Verdun et de l'effort mutuel, devrait être mieux utilisé. La CAPS ne voit pas bien comment, puisque l'espace est situé "dans" un carrefour.

- Déplacer le site de régulation de bus, actuellement le long de l'église, loin des commerces, pour augmenter le nombre de places de stationnement indispensables. Ce bus est très peu utilisé et il est en tout cas beaucoup trop grand.
- La rue de la liberté est trop étroite pour permettre aucun stationnement. Les visiteurs et les riverains ne peuvent que stationner à l'extérieur. Il faut donc prévoir quelques places dans le voisinage immédiat, et ne pas les reporter uniquement sur la rue de la fontaine et l'avenue des tilleuls.
- La sortie de la rue de la liberté sur la rue de l'effort mutuel est mal prévue sur le plan du 11 janvier 2008. Il est absolument nécessaire d'augmenter le rayon de courbure du virage en élargissant la sortie en la déplaçant vers les hauts numéros de la rue de l'effort mutuel. On doit utiliser le bateau des numéros 26 et 28 et enlever le bac à fleurs prévu face au N°26. La présence de bacs à fleurs au coin de la rue de la fontaine occupe une place de stationnement à restituer.
- Sur le carrefour en plateau surélevé au voisinages des croisements avec les rues de la fontaine et de la liberté, la chaussée de la rue de l'effort mutuel est par trop réduite en largeur, sans aucune nécessité puisque les trottoirs y sont, des deux côtés, beaucoup trop larges. Ces espaces doivent être réservés en chaussée et non pas en trottoirs, pour faciliter les croisements de poids lourds et de bus.
- Possibilité (?) de réduire le square au coin de la rue du cottage, pour aménager quelques places de stationnement.
- Au 44 de la rue de l'effort mutuel, il existe actuellement un bateau en face du portillon d'entrée du pavillon, sans portail "voiture". La propriétaire du 44 demande de reproduire cet été de fait dans l'aménagement futur, ou mieux d'y mettre une place de stationnement, ce qui obligerait à avancer légèrement l'arrêt de bus. Selon le représentant de la CAPS, le plan du 11 janvier 2008 correspond a priori aux données connues au cadastre de la mairie de Massy, et l'implantation d'un bateau nécessiterait une demande d'accès voiture. Il est remarqué en passant que le stationnement sur un bateau est interdit, seul un arrêt minute est toléré.
- Entre le 20 et le 22 de la rue, les riverains insistent pour aménager 2 ou 3 stationnements. La raison invoquée pour leur absence du plan du 11 janvier n'est encore une fois que le croisement des bus, alors que ceux-ci ont déjà de la place plus haut et plus bas dans la rue.

Conclusions provisoires :

- Un des soucis majeurs de la collectivité concerne la facilité de stationnement dans le voisinage immédiat des commerces de proximité (boulangerie, pharmacie, salon de coiffure, restaurants-bars) pour en préserver l'existence.
- Si on s'en tenait aux plans du 11 janvier 2008, les commerces et les riverains auraient trop de gêne à supporter à cause des espaces réservés pour les bus, évidemment pas pour les arrêts (réserve obligatoire !), mais pour les sites de régulation + et pour les sites de "facilité de croisements", alors qu'ils supportent en plus la rareté des ces bus (2 par heure en journée et 4 par heure aux heures de pointe, c'est à dire seulement pendant 4h par jour, et uniquement en semaine). Dans ces conditions, la probabilité de croisement de 2 bus dans la rue de l'effort mutuel est quasiment négligeable, sauf s'ils sont programmés pour s'y croiser ! ...
- L'assemblée constate que les aménagements proposés par les plans du 11 janvier 2008 ne respectent pour la plupart pas en priorité les critères que les habitants du quartier retiennent pour leur propre qualité de vie. Un courant non négligeable en vient à préférer largement une réfection de la rue "à l'identique".

Les diverse recommandations rassemblées ci-dessus amènent logiquement à une conclusion simple et de bon sens. Limitant au stricte nécessaire la présence de bacs à fleurs (pour la sécurité des piétons), respectant sans les dépasser les normes de largeur des trottoirs, utilisant la totalité des

10 mètres disponibles entre les murs des propriétés en vis à vis, le nouveau tracé de la rue devra normalement réserver :

- **7m pour l'espace "voitures" sur toute sa longueur, plus là où ce sera possible pour faciliter les croisements, soit**
- **au plus 2 m pour les stationnements,**
- **au moins 5 m pour la chaussée.**

Compte rendu au 20-01-2008, établi par Patrice Gadenne, en accord avec Guy Desodt et les pharmaciennes, mesdames Voitus et Dudart.

Vos remarques éventuelles et vos suggestions sont à transmettre par courrier électronique à : curare.pileu@yahoo.fr .