COMPTE RENDU DE LA REUNION DES HABITANTS DU SENTIER DES CHEVRES du 25 mars 2023

Etaient présents :
Monsieur le Maire, M. JEAN, Responsable des Services Techniques, Mme VIGNAS, Mme DENECE, M. BROMET, M. VENTALON, M. BERLO, M. CASEIRO, M. ARNAUD, M. ADAM, M. COLIN, M. CATHRIN, Mme DESSIRIER, M. FERNANDEZ, Mme ROUSSEAU, M. TORRES, M. et Mme PHILIPPE, M. NONAA, M. FAUCONIER, M. CAOUREN, M. LE FEVRE

La séance a débuté à 10h40 avec pour ordre du jour :

1. La rétrocession des parties privées
2. La réfection des trottoirs et le stationnement
3. La circulation
4. Le stationnement

1. RETROCESSION DES PARTIES PRIVEES

Après avoir réalisé un tour de table puis débattu sur ce point, il est demandé aux propriétaires de transmettre copie de l'acte notarial sous forme papier, ou en utilisant l'adresse mail suivante : cabinet.maire@saintry.fr. L'objectif est de disposer d'une situation globale actualisée et de ne pas travailler au cas par cas.

Dans l'attente de recevoir les documents, la mairie se charge de mener des actions visant à supprimer les câbles en aérien et faire enterrer les fourreaux par GPS (électricité, gaz, eau, téléphone/informatique). Une attention particulière sera portée sur la recherche des points de raccordement de la téléphonie/informatique qui sont parfois profonds et difficilement trouvables. Une évaluation des coûts sera également menée par la mairie en partenariat avec GPS.

2. REFECTION DES TROTTOIRS ET STATIONNEMENT

Plusieurs interventions sont faites sur la nécessité de supprimer les places de stationnement existantes situées face aux accès de propriétés. Il s'agit là d'une très bonne remarque, pour ne pas dire de bon sens. Une réponse favorable est donc apportée avec toutefois une remarque sur la nécessité, pour l'ensemble des propriétaires, de faire l'effort de garer leurs voitures dans leur propriété et laisser les places extérieures disponibles pour les visiteurs.

La zone de rencontre

En agglomération, les zones de rencontre cherchent à faire cohabiter de manière apaisée dans un même espace les piétons et les véhicules, mais également à permettre le développement de la vie locale. Elles existent depuis plusieurs années. Le décret n° 2008-754 du 30 juillet 2008 a introduit les zones de rencontre dans le droit français.

Qu'est-ce qu'une zone de rencontre ?

« Section ou ensemble de sections de voies en agglomération constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et

bénéficient de la priorité sur les véhicules. La vitesse des véhicules y est limitée à 20 km/h. Toutes les chaussées sont à double-sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable. » (Article R 110-2 du code de la route).

L'essentiel à retenir sur la zone de rencontre

- Les piétons peuvent circuler sur la chaussée et ont la priorité sur les véhicules, à l'exception du tramway ;
- Tous les véhicules peuvent y circuler (voiture, vélo, bus...), mais ceux motorisés ne peuvent excéder une vitesse de 20 km/h ;

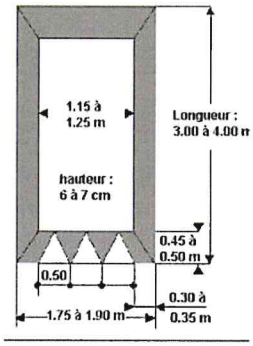
Les aménagements de sécurisation des circulations piétonnes

A- LES COUSSINS BERLINOIS :

Ils permettent de ralentir les véhicules légers sans perturber les circulations des transports en commun et des usagers de deux-roues.

Leurs caractéristiques géométriques sont les suivantes :

– largeur conseillée au sol : entre 1,75 m et 1,90 m,
– longueur : entre 3 et 4 m,
– rampants latéraux : entre 30 et 35 cm,
– rampants avant et arrière : entre 45 et 50 cm,
– hauteur du coussin : 6 à 7 cm.



B - LES CHICANES :

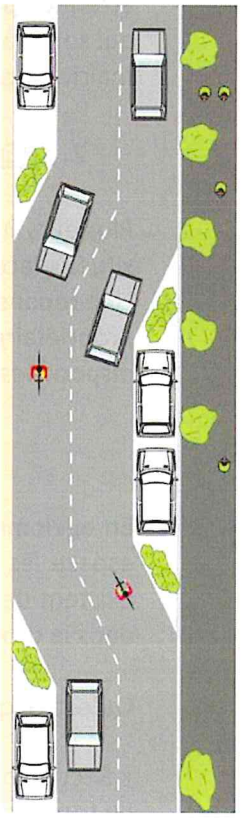
Il s'agit d'un aménagement d'une ou de deux voie(s), destiné à ralentir la vitesse des véhicules par la création ou l'accentuation d'une courbe. Elles constituent des aménagements jouant plus sur le profil longitudinal de la voie.

La création d'une courbe simple, double ou multiple (effet « zig zag ») réduit nécessairement la vitesse des véhicules.

Ces chicanes doivent être accompagnées d'aménagements physiques et d'éléments visuels verticaux assez forts (espaces paysagers) permettant aux automobilistes d'intégrer la modification d'environnement.

En zone urbaine dense, la chicane peut être créée en alternant la position d'un stationnement longitudinal unique sur une voie, en le plaçant d'un côté puis de l'autre.

Les têtes de stationnement devraient dans ce cas, également être protégées par des éléments visuels protecteurs (potelets, bordures, espaces paysagers...). Dans une phase transitoire, des balises souples peuvent être positionnées afin de tester la meilleure configuration possible. Il conviendra par la suite de fixer l'aménagement par des traitements urbains de qualité. La configuration de la courbe, comme pour les

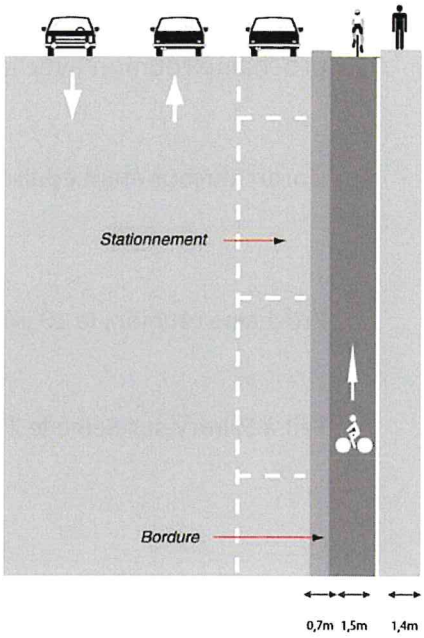


giratoires, doit être réalisée en fonction des caractéristiques de vitesse, de largeur des voies et de typologie des véhicules des voies.

De manière générale, les caractéristiques géométriques recommandées sont :

– de déporter de la largeur d'au moins 2 mètres,
– sur un déplacement longitudinal de 15 mètres environ pour une voie de 3 mètres de large (vitesse de 30 Km/h).

C – LES PISTES CYCLABLES INTERCALÉES



La piste cyclable (unie ou bidirectionnelle) est intercalée entre le trottoir et le stationnement.

Largeurs Identiques à celles d'une piste cyclable standard.
La distance entre le stationnement et la piste est comprise entre 0,5 et 0,7m.
Intérêts
Sentiment de sécurité du cycliste en section courante,
respect de la piste cyclable par les usagers de la voiture.

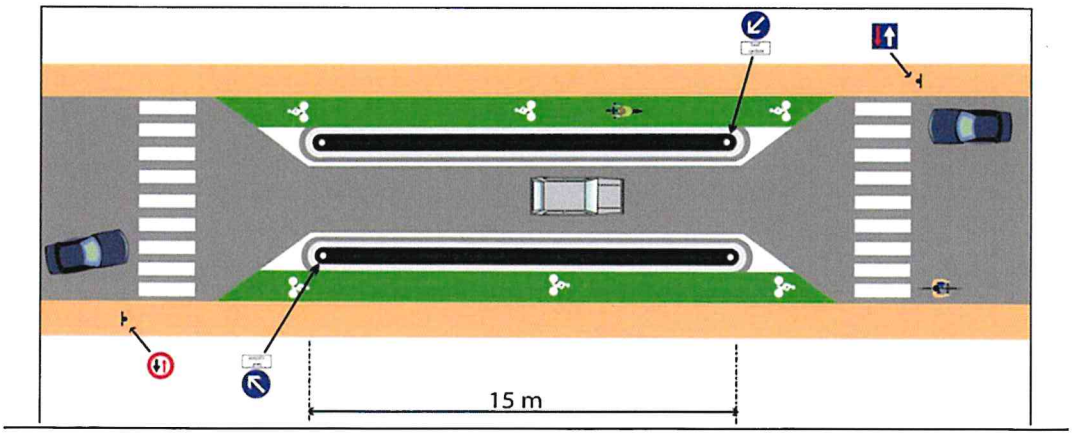
Cet aménagement est adapté si :

- Stationnement illicite important,
- Peu d'arrêts de bus sur l'itinéraire,
- Largeur disponible suffisante,
- Peu d'intersections et d'entrées cochères.

D-ÉCLUSES

Ce sont des aménagements ponctuels de rétrécissement sur des chaussées à double sens de circulation ne permettant pas à deux véhicules de se croiser. Sur cette section, la chaussée est réduite à 3 mètres de large (3,50 à 3,75 m si des bus circulent). Un panneau peut optionnellement donner une priorité à un des sens de circulation (préférentiellement le sens sortant de l'agglomération).

Ce rétrécissement peut être marqué avec différents dispositifs physiques (potelets, bordures, trottoirs, aménagements paysagers...).



3. LA CIRCULATION

Après plusieurs échanges, il a été approuvé à l'unanimité des personnes présentes le souhait de s'orienter sur un principe de sens unique dans le sens « Saint-Pierre-du-Perray/Centre-ville de Saintry-sur-Seine ». Cette proposition fera l'objet d'une rencontre avec le Maire de Saint-Pierre-du-Perray et de ses services du fait que le début du sentier ne relève pas de la compétence de la ville de Saintry-sur-Seine.

Il est demandé enfin de réfléchir sur la possibilité de créer quelques places de parking sur une partie du terrain concerné par l'OAP1. Cette proposition est retenue et sera évoquée à l'occasion de la prochaine réunion avec les promoteurs et le propriétaire.

L'ordre du jour étant épuisé, la séance est levée à 12h10.

Prochaine réunion, le 10 juin 2023 à 10h30.

Fait à Saintry-sur-Seine le 27 mars 2023

MAIRIE DE SAINTRY SUR SEINE - 91250 ESSONNE -