

Quel avenir pour notre territoire ?

PLAN LOCAL D'URBANISME
INTERCOMMUNAL 2021-35




Balade urbaine thématique
« mobilités »

Compte-rendu

Samedi 1^{er} octobre 2022

Grand
Orlyseine
bièvre

KEOLIS

Ville d'Orly 

Agir pour et avec vous

AVANT-PROPOS

Pour recueillir au mieux la perception des habitant.e.s du Territoire, Grand-Orly Seine Bièvre a décidé d'organiser une balade urbaine sur le thème de la mobilité dans le cadre de la concertation territoriale sur le Plan Local d'Urbanisme Intercommunal.

Elle s'est déroulée le samedi 1^{er} octobre 2022 entre 9h et 12h. Une quinzaine de personnes étaient présentes.

La balade a débuté à la Maison des Projets d'Orly, puis le groupe s'est dirigé vers la Gare de Saules, puis vers le Parc Jean Mermoz. Le point d'orgue de la balade a été la visite des ateliers du Tramway T9. La visite s'est terminée par une discussion à l'arrière de la gare.

Les principaux thèmes abordés ont été :

- L'intégration des gares dans le territoire
- L'accessibilité des gares
- Les mobilités actives
- Les franchissements



Franchissement des pistes d'Orly (Athis-Mons)

1

GARE DES SAULES

Thématiques abordées :

- Visibilité des gares
- Accessibilité
- Aménagements pour les cyclistes

- La gare des Saules n'est pas visible : elle est cachée par son environnement, éloignée de la rue principale et mal indiquée. C'est une situation que l'on retrouve sur le territoire (gare des Ardoines avant le projet). Les gares devraient être des signaux, elles ne sont pas suffisamment visibles sur le territoire
- La gare et ses abords peuvent donner lieu à un sentiment d'insécurité
- Les gares sont peu accessibles pour les piétons, les cyclistes et les personnes à mobilité réduite
- Les aménagements pour les cyclistes sont à revoir :
 - Stationnement : les box fermés sont biens mais sous dimensionnés
 - Dimensionner les ascenseurs pour faire passer des vélos, installer des rampes



« La lisibilité et l'accessibilité (cycliste, piétons, PMR) sont difficiles »

2

PARC JEAN MERMOZ

Thématiques abordées :

- Les mobilités actives
- Les conflits d'usages

- Le territoire manque de continuités cyclables, notamment entre Vitry-sur-Seine et Ivry-sur-Seine. Plusieurs discontinuités cyclables existent, notamment autour du T7.
- Les pistes sur les trottoirs ne sont pas entretenues et créent des conflits d'usages entre piétons et cyclistes : il faut plutôt grignoter de la place sur l'espace dédié aux voitures plutôt que sur les espaces piétons. Les participant.e.s évoquent également les pistes colorées qui permettent de mieux délimiter les usages pour réellement réserver cet espace aux vélos
- Les pistes sont parfois mal aménagées et dangereuses : angles droits, discontinuités
- Le route départementale 148 (RD148) est hostile pour les cyclistes, les voitures « stressent » devant les cyclistes
- Gare de Choisy : beaucoup de vélo et de trottinettes qui détournent la voie du TVM



Station du T9 aux Saules, Orly



Local de stationnement vélo à la gare de Juvisy



Piste cyclable à Chevilly-Larue

- Au niveau de la Route Départementale 7, des participants ont mis en garde la rupture de la bande cyclable présente sur la route départementale au niveau de l'arrêt de tramway « Bretagne » à Chevilly-Larue.



« Réduire la voiture pour augmenter la place du piéton et du cycliste »

3

VISITE DES ATELIERS DU TRAMWAY T9

La visite des ateliers du tramway T9 a été très appréciée par les participant.e.s. Des remarques et questions ont été posées sur :

- Le prolongement de la ligne jusqu'à Orly. Keolis a un droit de réserve sur ces questions, et François Favard a expliqué que la décision de ce prolongement n'est pas encore arrêtée. L'arrivée à Orly peut poser problème à cause du nombre d'infrastructures déjà présentes
- La mise en place d'une nouvelle ligne et les accidents que cela a pu produire au début. Keolis a répondu en montrant que les accidents sont fréquents lors de la mise en place de ces infrastructures qui modifient les habitudes des automobilistes. Le nombre d'accidents se réduit grandement après six mois d'exploitation.
- La dangerosité du carrefour entre Thiais, Vitry-sur-Seine et Chevilly-Larue a été noté par les participant.e.s



4

ARRIÈRE DE LA GARE DES SAULES

Thématiques abordées :

- L'ouverture de la gare vers l'arrière
 - Les franchissements
 - Les conflits d'usages
- La gare n'est pas ouverte vers l'arrière, et un problème dans le traitement de l'espace est soulevé par les participant.e.s.
- Il y a besoin de plus de franchissements pour ouvrir le quartier avec un accès direct aux quais par l'arrière.
- L'accès pour les PMR est problématique (portique) mais cet aménagement permet d'empêcher les scooters d'emprunter ce chemin
- Certains franchissements sur le territoire sont étroits et présentes des conflits d'usages : le pont du T7 ne permet pas d'être emprunter par les piétons et les vélos, mais dans les faits il est utilisé; le Pont du Port à l'Anglais est étroit pour les vélos et désagréables à traverser. La passerelle industrielle à proximité pourrait être réhabilitée pour devenir un passerelle de modes actifs.

