

# ETIOLLES – CŒUR DE VILLAGE

## ATELIER

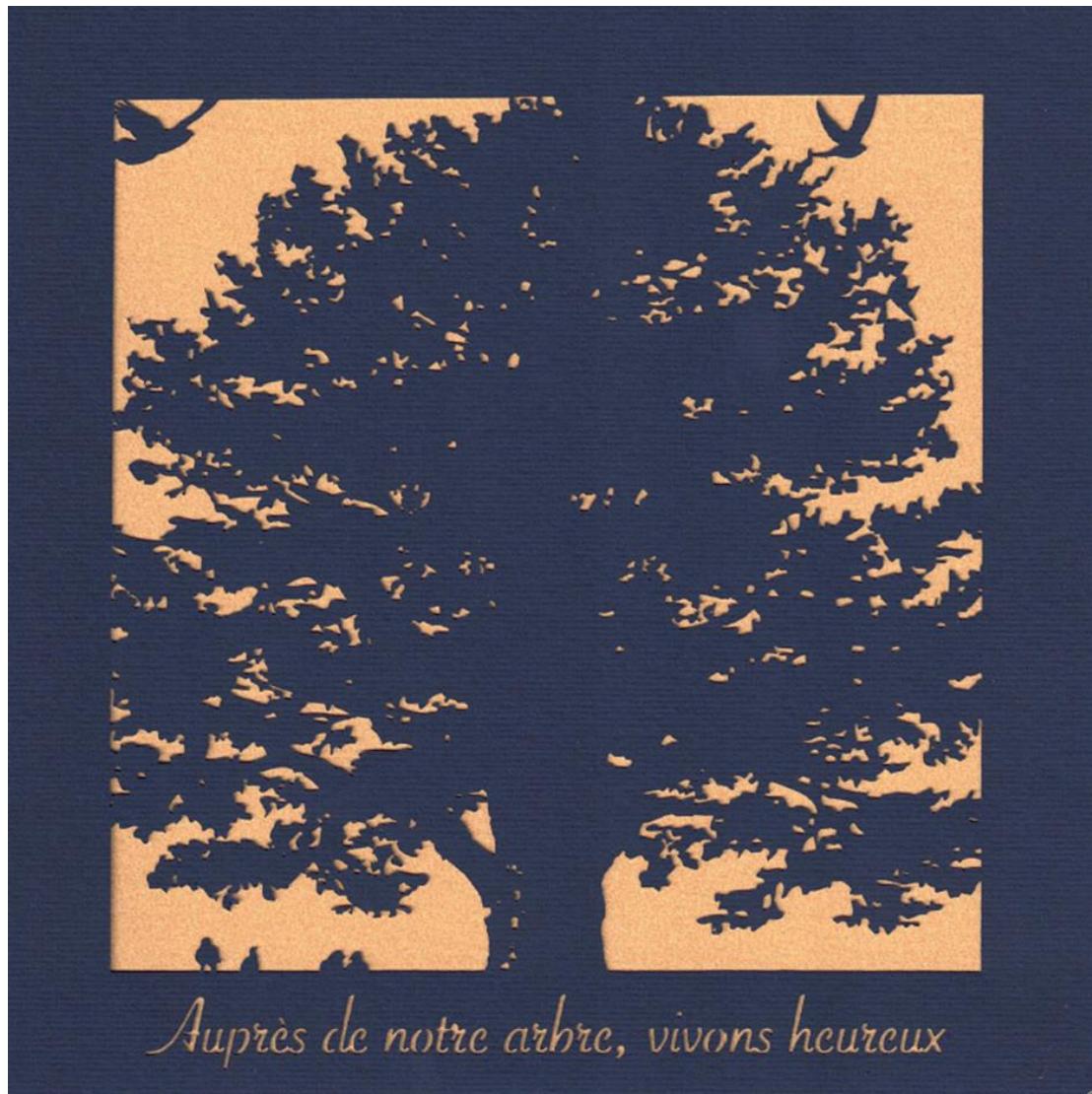
**SECURITE pour TOUS  
&  
QUALITE du CADRE de VIE**

Avril/mai 2021

Rédacteurs : Le collectif Village

Nous contacter : [collectifvillage@etiolles.me](mailto:collectifvillage@etiolles.me)

Nous suivre : bientôt [www.etiolles.me](http://www.etiolles.me)



# ATELIER SECURITE pour TOUS & QUALITE du CADRE de VIE

SOMMAIRE	CONTEXTUALISATION	THEMES	POINTS CLEFS	CHAPITRES	SYNTHESE
	INTRODUCTION	SECURITE & ENVIRONNEMENT	GESTION des FLUX	Chapitre 1/ L'entrée de la Rue de THOUARS Chapitre 2/ La Place du 8 Mai & ses abords Chapitre 3/ Le passage Thouars - Place de l'église Chapitre 4/ Le tronçon Thouars - Goupigny	ANNEXES
	PLAN - LOCALISATION		GESTION des STATIONNEMENTS	Chapitre 5/ Les bus & La collecte des Déchets	CONCLUSION
	LES PARTICIPANTS		GESTION des BESOINS COLLECTIFS	Chapitre 6/ La mise en valeur de la Place de l'EGLISE Chapitre 7/ La sécurisation de la rue de l'EGLISE	
	ELEMENTS CHRONOLOGIQUES		GESTION de l'ESPACE PATRIMONIAL		

# ATELIER SECURITE pour TOUS & QUALITE du CADRE de VIE

## Les Intervenants & Leurs représentants, tels que présents à la réunion du 1<sup>er</sup> avril 2021

### Le maître d'OUVRAGE

#### La MAIRIE d'ETIOLLES & Grand PARIS SUD

Identité	Fonction
Mme Amalia Duriez	Maire
M. Laurent Paillas	Directeur Général des Services de la Mairie
M. Eugène Witteck	1 <sup>er</sup> Adjoint délégué à la Tranquillité publique, aux Travaux, au Cadre de vie, aux Relations bailleurs et aux Transports
M. Joël Dugas	3 <sup>ème</sup> adjoint délégué aux Finances, Marchés Publics, Numérique et Urbanisme réglementaire
Mme Valérie Benoît	6 <sup>ème</sup> adjointe déléguée à la Démocratie participative, la Culture, l'Événementiel et à la Communication
M. Philippe Journeau	Conseiller municipal délégué au Patrimoine et à l'Urbanisme
Mme Amandine Denissel	Directeur des Services Techniques et de l'Urbanisme - Mairie d'Etiolles.
M. Batoufflet	Agglomération GPS – Chef de projet

### Le maître d'ŒUVRE

#### GROUPEMENT SERVICAD & Les RONDEAUX

Identité	Entreprise
M. Hammani Mme Tchoreloff	SERVICAD (Ingénieurs conseils)
M. Colas des Francs Mme Jessica Loison	LES RONDEAUX (Agence de paysage et d'urbanisme)

## **ATELIER SECURITE pour TOUS & QUALITE du CADRE de VIE**

## Les RIVERAINS & l'APCVE91 présents à la réunion du 1/4/2021

LE COLLECTIF VILLAGE au 11/05/2021

Présents à la réunion du 1/4/21	Localisation	Membres du Collectif	Localisation
M. Sylvain PAGNON – Président APCVE91	Grande Rue	Mme & M. JOUITTEAU / PAULET	Place de l'Eglise
Mme Sophie DOUMAX – Vice-Président APCVE91	Grande Rue	Mme LEOTARD	Place de l'Eglise
M. Alexandre SAVARY - APCVE91	Grande Rue	Mme & M. CHEVALERIAS	Place de l'Eglise
		Mme & M. MERCADIER / DE LAPORTE	Place de l'Eglise + Grande Rue
Mme Florence HEINTZ - Invitée	Place de l'Eglise	Mme & M. BOURGEOIS / PELLET	Place de l'Eglise
M. Martin CLAUZIER - Invité	Grande Rue + Place de l'Eglise	Mme & M. RICHER	Rue de l'Eglise
		Mme & M. BOUSQUIE / TRINET	Rue de l'Eglise
		Mme Florence HEINTZ	Place de l'Eglise
		M. Martin CLAUZIER	Grande Rue + Place de l'Eglise
		Mme PETIT	Cour de Bavière
		Mme MAINE	Cour de Bavière
		Mme ECHALLIER	Cour de Bavière
		Mme ARMAND	Cour de Bavière
		Mme & M. VOUAUX	Rue de l'Eglise
		Mme & M. JAMET	Rue de l'Eglise
		Mme & M. TESTON-VIGNE	Grande Rue
		M. POGATCH	Rue de la Montagne de Goupigny
		Mme & M. JOUCLAS	Place de l'Eglise
		Mme & M. VANDENHENDE / RAKOTO	Rue de l'Eglise
		Mme SAUTEREAU	Rue de l'Eglise
		Mme ALQUIER	Rue de l'Eglise
		Mme MESNIER	Rue de l'Eglise
<i>Ne sont pas inclus dans cette liste les résidents hors cœur village</i>			

# ATELIER SECURITE pour TOUS & QUALITE du CADRE de VIE

## Eléments chronologiques

Période	Nature	Scope
09/2019	Lancement du projet Réunion publique	Tous les étiollais
10/2020	Atelier participatif sur préinscription	Les riverains
27/02/2021	Focus Projet Cœur de Village	Le petit Etiollais N° 132
01/04/2021	Visio conférence sollicitée par APCVE91	Mairie & GPS ainsi que Maîtres d'Œuvre, APCVE91 et leur invités
05/04/2021	Lancement Ateliers Participatifs	Les riverains
17/04/2021	1ère SYNTHESE sur le thème SECURITE pour tous & QUALITE de VIE	Les riverains

# INTRODUCTION

En préambule,

Eu égard à l'importance de ce projet **Cœur de Village** et des investissements fixés pour sa prochaine réalisation sur 2022, il nous est apparu indispensable de préciser notre vision n'ayant pas été sollicités pour une élaboration constructive et commune malgré l'intérêt porté par les riverains lors du lancement effectif de ce Projet en 09/2019.

L'objectif de tous les riverains est clair et sans ambiguïté : **La préservation du Cœur de Village** via une redistribution des espaces propices à une dynamique favorable aux liens sociaux et culturels, la pérennisation de la qualité du cadre de vie et **la valorisation de son patrimoine**, tout en adaptant ces lieux à **la mise en sécurité de TOUS y compris les personnes à mobilité réduite**.

Afin de servir cette vision, il est indispensable **d'aboutir à une circulation maîtrisée et apaisée des voies** desservant le Cœur de Village pour la sécurité de tous et un changement progressif dans les modes de déplacement des habitants.

Dans ce contexte, nous avons donc initié des ateliers et réalisé une somme de recherches afin de nous éclairer et déterminer si nos choix directeurs étaient réalistes et atteignables à périmètre budgétaire constant.

Au travers de parutions d'organismes référents en la matière, il en résulte que nos critères sont tout à fait fondés et **coïncident avec l'actuelle prise de conscience des enjeux environnementaux fixés pour préserver la sécurité et la santé de TOUS**.

**Les aspects Sécurité étant une des clefs de voute de la réussite de cette réhabilitation**, nous avons ciblés plusieurs points à risque jugés comme sous-estimés au vu des SEULS éléments MACRO nous ayant été remis à ce stade du processus

Pour mémoire : Le petit Etiollais N° 132 de Mars 2021, suivi d'un plan succinct le 1er avril dernier méritant éclairages et évolutions.

En l'état, cette présentation représente **pour nous riverains une démarche à caractères constructif et coopératif** sachant qu'un projet pleinement réussi ne peut résulter, a minima, que d'une écoute et de l'implication d'un large éventail de personnes ; les résidents du Cœur de Village étant en toute logique, les mieux à même d'alerter les maîtres d'ouvrages et d'œuvre sur **les aspects à résoudre, sur ceux à pérenniser et optimiser** afin que ce projet Cœur de Village soit au final une réussite pour tous les Etiollais.

# POINT CLEF / Gestion des FLUX

## Chapitre 1 / Entrée dans la rue de Thouars



# POINT CLEF / Gestion des FLUX

## Chapitre 1 / Entrée dans la rue de Thouars

### Situation ACTUELLE / Notes & principaux CONSTATS

- Point d'entrée du village présentant de multiples aspects accidentogènes
- Vitesse excessive des véhicules souvent en transit (Contournement RN448/N104)
- Absence de visibilité au niveau des 2 panneaux de STOP postés trop en retrait du carrefour
- Virage rue du vieux Chemin de Paris / rue de Thouars pris à la corde
- Passages piétons positionnés de manière inappropriée

*NB/ En biais, au point le plus large de la voie, avec vue masquée si utilitaire sur stationnement*

### Eléments identifiés au sein du PROJET

#### **Sur base : Petit Etiollais N° 132 (février/mars 2021) distribué le 27 février 2021**

- La nécessité de réduire la vitesse des véhicules y est mentionnée via une inscription globale en zone 30 du secteur

#### **Sur base : des échanges menés lors de la 1ère réunion de concertation TEAMS du 01/04/2021**

- Point acté : L'abandon de l'écluse envisagée en entrée de la rue de Thouars suite à refus de ce dispositif notifié par la propriétaire du garage qui n'en aurait plus eu le plein usage avec une telle configuration.

# POINT CLEF / Gestion des FLUX

## Chapitre 1 / Entrée dans la rue de Thouars

### ANNOTATIONS & ORIENTATIONS PRIVILEGIEES

Tout d'abord, il convient de noter que l'actuelle zone 30 s'étend déjà bien au-delà de ce croisement ; aussi aucun changement au travers de cette simple annonce. En résumé, les risques constatés par tous à ce carrefour semblent avoir été grandement minorés alors que la rue de THOUARS représente l'unique voie d'entrée dans le Cœur de Village.

Dans ce contexte, il est évident que maîtriser dès ce point le flux de circulation, la vitesse des véhicules entrant rue de Thouars s'impose comme un 1er élément clef de ce projet.

Aussi, nous proposons à analyse les options suivantes :

- Le repositionnement plus avant, des 2 STOP présents à cette intersection afin que tous les usagers aient une totale visibilité,
- L'arrondissement du trottoir côté enceinte Bois du Cerf pour sécuriser le cheminement entre le passage calvaire et le passage vers le groupe scolaire,
- L'implantation d'un haricot matérialisant la trajectoire à emprunter pour couper les voies entre rue du Chemin de Paris et Rue de Thouars ?  
*NB/ A minima, une structure telle que celle retenue rue du Général de Gaulle face à la voie d'accès au lotissement de la Pompadour.*
- L'aménagement ou déplacement du passage piétons en sortie Grande Rue via une restructuration plus appropriée ou un repositionnement plus bas dans la voie afin de sécuriser la traversée de cette artère principale du trafic Sud / Nord d'Etiolles,
- Enfin dès l'entrée rue de Thouars, l'affichage de la mise en place d'une zone à 20 km/h, clairement identifiable pour tous les usagers y compris les bus.

# POINT CLEF / Gestion des FLUX & des STATIONNEMENTS

## Chapitre 2 / Configuration de la Place du 8 Mai & de ses abords



# POINT CLEF / Gestion des FLUX & des STATIONNEMENTS

## Chapitre 2 / Configuration de la Place du 8 Mai & de ses abords

### Situation ACTUELLE / Notes & principaux CONSTATS

- Stationnement sans matérialisation accroissant les incivilités des usagers.
- Dimensionnement et accès à la place dédiée au PMR inadaptés en regard de son positionnement.
- Danger évident avec le garage du fond de la place du 8 Mai pour les ados qui s'installent sur le toit à la belle saison.

### Eléments identifiés au sein du PROJET

#### Sur base : Petit Etiollais N° 132 (février/mars 2021)

- Le maintien de 24 places de stationnement sur la place du 8 Mai

# POINT CLEF / Gestion des FLUX & des STATIONNEMENTS

## Chapitre 2 / Configuration de la Place du 8 Mai & de ses abords

### ANNOTATIONS & ORIENTATIONS PRIVILEGIEES

Point de base : Comme évoqué dans le préambule, cet espace que représente la place du 8 Mai, devrait être considéré avant tout pour sa fonction 1ère à savoir : Une place dédiée uniquement au stationnement des véhicules des usagers se rendant dans les services de proximité ainsi qu'aux riverains avec attribution pour ces derniers de macarons (2 maxi) facilitant les contrôles de la police municipale.

- Une classification en zone bleue de la place du 8 Mai pourrait être, en ce sens, une solution aisée à mettre en place afin de cibler les véhicules "ventouses" et autres incivilités, maintes fois constatées.
- Tel que mentionné le 1er avril, la nature de la végétalisation du mur du fond devra être précisée, d'autant que nous n'avons pas d'information quant à une possible emprise au sol pouvant impacter le nombre de places ou la distribution de celles-ci.
- Si impact avéré, le budget associé à cet aspect précis pourrait être aisément redistribué vers le jardin de la mairie et d'autres lieux de vie du Cœur de Village plus appropriés à une mise en valeur de cette nature.
- Le positionnement de l'indispensable rampe d'accès PMR souligne la nécessité de voir supprimer le garage au toit accessible, et dont l'exploitation par le Comité des Fêtes est plus qu'occasionnelle ; l'objectif affiché étant que cet endroit devienne en toute logique un espace supplémentaire dédié au stationnement PMR du fait de sa proximité avec la rampe d'accès au « Belvédère »

*NB / Transfert de 2 frigos et autres cartons vers un stockage aux ateliers municipaux, dans leur extension, construite à cet effet, ou autre local en mairie.*

Le fait qu'une matérialisation des places soit prévue d'ores et déjà prévue est un point très positif ; toutefois il serait nécessaire qu'il soit tenu compte des constats suivants :

**1/ L'impossibilité de circuler d'un module de stationnement à un autre au sein même de cette place pour trouver un stationnement libre.**

Cet aspect doit donc être rapidement clarifié tout comme la question du mode d'accès, à savoir :

1.1 Via l'option d'un flux d'entrée/sortie unique imposant donc de définir une règle de priorité.

1.2 Via l'option d'un point d'entrée distinct du point de sortie

L'approche 1.2 ayant le mérite de structurer la lisibilité du flux et donc la sécurité des différents usagers lors de leur retour vers le plateau surélevé de la rue de Thouars maintenue en double sens.

**2/ La conservation inexploitable du quai de chargement pour les livraisons de la boulangerie avec l'installation de la rampe PMR qui interdit en toute logique toute manœuvre d'un camion à cet endroit de la place. Tel que souligné le 1er avril dernier, ce dispositif est inutilisé depuis des années et sa suppression faciliterait l'implantation de la rampe PMR.**

*NB / Pour mémoire ce commerce dépend de la copropriété des BDC et la gestion de son bon fonctionnement par la même.*

**3/ Dans un but similaire, la place dédiée à la police municipale côté pavillon Gargam pourrait se trouver reporter côté place du 8 Mai afin d'être remplacée par zone livraison ou dépose minute accessible aux véhicules autorisés (< 3,5 tn).**

En lien avec cet aménagement, une mise en sécurité des piétons y compris mal voyants empruntant le trottoir côté Gargam et Mairie s'imposerait avec l'installation de barrières, poteaux, bandes...

De plus, avec ces travaux sur la place du 8 mai, il serait bien d'anticiper l'implantation de 2 nouvelles bornes de recharge électrique rapide, en regard de la mutation en cours vers des véhicules non polluants, ainsi qu'un emplacement pour les 2 roues motorisés, eux aussi en constante progression.

Enfin nous sollicitons des détails quant à l'éclairage envisagé pour tous les espaces de stationnement présents dans le Cœur de Village attendu que ceux-ci devront amener à une visibilité optimale gage de sécurité pour les piétons et autres usagers tout en gardant les critères esthétiques requis sur ce secteur protégé

# POINT CLEF / Gestion des FLUX

## Chapitre 3 / Thouars – Place de l'église



# POINT CLEF / Gestion des FLUX

## Chapitre 3 / Thouars – Place de l'église

### Situation ACTUELLE / Notes & principaux CONSTATS

- Vitesse excessive de tous les types de véhicules motorisés circulant de l'entrée de la rue de Thouars vers la rue de la montagne Goupigny.
- AUCUN ARRET VOLONTAIRE pour laisser passer les piétons présents face au passage dédié ou en bord de voie alors que cette traversée est quotidienne et répétée pour nombreux de riverains et visiteurs dont des enfants et personnes à mobilité réduite.
- Plutôt même le constat suivant : Dès passage de cette intersection, une quasi systématique accélération de la vitesse des véhicules pour se lancer dans la montée de la rue de la montagne de Goupigny

### Eléments identifiés au sein du PROJET

#### Sur base : Petit Etiollais N° 132 (février/mars 2021)

- Il est noté l'implantation d'un plateau surélevé entre la place du 8 Mai et la place de l'église, ainsi que la matérialisation de la priorité à droite de Place de l'église pour sortie vers carrefour Rue de Thouars afin de contraindre à ralentir radicalement voitures et bus en transit

# POINT CLEF / Gestion des FLUX

## Chapitre 3 / Thouars – Place de l'église

### ANNOTATIONS & ORIENTATIONS PRIVILEGIEES

Ce point central représente le **point de convergence de l'ensemble des usagers** vers la boulangerie, le cabinet médical installés sur le promontoire du Bois du Cerf, ainsi que vers les stationnements du centre Village tous utilisés usuellement par les riverains de la place, de la rue de l'église, voire du bas de la Grande Rue (n°1 à 13).

En l'état, pour cette traversée, il est essentiel que les moyens de sécurisation mis en œuvre soient optimaux pour tous les usagers piétons, PMR et mal voyants.

Aussi, l'option d'un **large TROTTOIR TRAVERSANT** - synonyme de priorisation implicite des piétons sur tous autres modes de déplacement - répondrait mieux aux risques majeurs et besoins constatés qu'un simple plateau surélevé, tel que reporté sur le plan du projet.

Afin de tenir compte des nécessaires repères pour les déficients visuels, des poteaux, barrières de protection devraient alors être implantées aux abords ; ces équipements visant aussi à empêcher le débord des véhicules sur des parties dédiées au cheminement des piétons avant traversée de cette voie.

# POINT CLEF / Gestion des FLUX & des STATIONNEMENTS

## Chapitre 4 / Flux et stationnements Thouars - Goupigny



# POINT CLEF / Gestion des FLUX & des STATIONNEMENTS

## Chapitre 4 / Flux et stationnements Thouars - Goupigny

### Situation ACTUELLE / Notes & principaux CONSTATS

Des constats quotidiens ciblant l'accélération de nombreux véhicules dès visibilité au sortir de la place du 8 Mai et systématiquement au niveau de l'arrêt de bus posté en aval.

La configuration de cette voie en montée semble renforcée ces comportements dangereux majoritairement synonymes d'excès de vitesse confirmés ensuite au niveau du radar pédagogique.

### Eléments identifiés au sein du PROJET

**Sur base : Petit Etiollais N° 132 (février/mars 2021)**

- La 2ème partie de la rue de Thouars sera mise en sens unique
- Un rétrécissement de la voie au niveau de l'arrêt actuel du bus contraindra la vitesse à l'entrée de la rue de la Montagne de Goupigny
- Nulle mention précise sauf une confirmation du maintien de 9 places de stationnement sur la partie aval de la rue de Thouars / Face à l'arrêt de bus

**Sur base : des échanges menés lors de la 1ère réunion de concertation faite via Teams du 01/04/2021**

- REFUS de conserver le double sens de circulation au niveau des stationnements du bas de la Goupigny et inversion du sens de stationnement (?) par rapport au projet initial pour faciliter le dégagement

# POINT CLEF / Gestion des FLUX & des STATIONNEMENTS

## Chapitre 4 / Flux et stationnements Thouars - Goupigny

### ANNOTATIONS & ORIENTATIONS PRIVILEGIEES

A noter que toutes les questions posées sur ce thème le 01/04 ont fait l'objet d'une fin de non-recevoir ; Alors que ce choix ne tient nullement compte des éléments contextuels suivants :

- La présence d'une voie prévue comme sortie ou entrée de secours pour les résidents du Bois du Cerf
- Du même côté de la voie - à l'inverse de l'arrêt de bus - la présence de 2 garages privés dépendant du Bois du Cerf
- A l'opposé, la présence d'un bateau et portail de sortie d'un riverain de la Place de l'église
- L'utilisation quotidienne et systématique des 2 espaces de stationnement bordant le BDC sur cette partie de la rue de Thouars par certains riverains de la Place et de la Rue de l'église et des visiteurs dès lors que la place du 8 Mai est saturée. *NB / Voir l'absence d'action en regard des véhicules ventouses.*

En l'espèce, ce choix de mise en sens unique ne peut qu'engendrer un déversement supplémentaire de voitures vers la rue des Bordes, la rue Collardeau pour rejoindre la RD448, voire pire retour vers la Grande Rue pour.. une nouvelle boucle si habitant de la rue de Jarcy, voire de Soisy venu en consultation médicale. De plus, ce choix est tout sauf une solution efficace en termes de modération du trafic de transit puisqu'il y ajouterait le trafic des riverains et visiteurs du Cœur Village sans parler de l'accroissement actuel des divers désordres et nuisances déjà rapportés par les habitants de ce secteur et que la mairie ne peut pas ignorer.

De plus, il est reconnu par des organismes spécialisés que les problématiques de vitesse se trouvent d'autant plus maîtrisées et réduites que des éléments maintiennent l'attention des conducteurs tels que du stationnement avec passage de véhicules, le positionnement d'une écluse ou d'une surélévation de la chaussée selon la configuration terrain, la végétalisation des abords, la matérialisation cédé le passage et autre panneau approprié...

# POINT CLEF / Gestion des FLUX & des STATIONNEMENTS

## Chapitre 4 / Flux et stationnements Thouars - Goupigny

### ANNOTATIONS & ORIENTATIONS PRIVILEGIEES

A contrario, ils s'accordent sur le fait qu'un SEUL rétrécissement de voie avec mise en sens unique dans un environnement plutôt minéral influence peu sur la vitesse et au fil du temps nullement sur les comportements dangereux de certains.

Sur base de ces éclairages, l'enjeu en la matière serait donc plutôt de mettre en place des solutions combinées couvrant les aspects essentiels que sont :

1. La maîtrise radicale de la vitesse sur ce tronçon via une continuité de la Zone 20 fixée jusqu'après les stationnements du bas de la Goupigny puis passage en Zone 30,
2. Le maintien de ce tronçon en double sens pour une sortie logique vers la rue du vieux chemin de Paris et du Général de Gaulle en regard des options (trottoir traversant, zone à 20 kms ...) proposées aux chapitres précédents,
3. L'adaptation des moyens de mobilité en regard de l'environnement du Cœur de Village et voies annexes afin de stopper nuisances et désordres occasionnés par une gestion totalement inappropriée des bus (Voir détails dans onglet dédié sur ce point primordial),
4. La surveillance des flux de transit sur cette voie avec adaptation d'option(s) complémentaire(s) plus contraignante(s) en périphérie du Cœur de village.

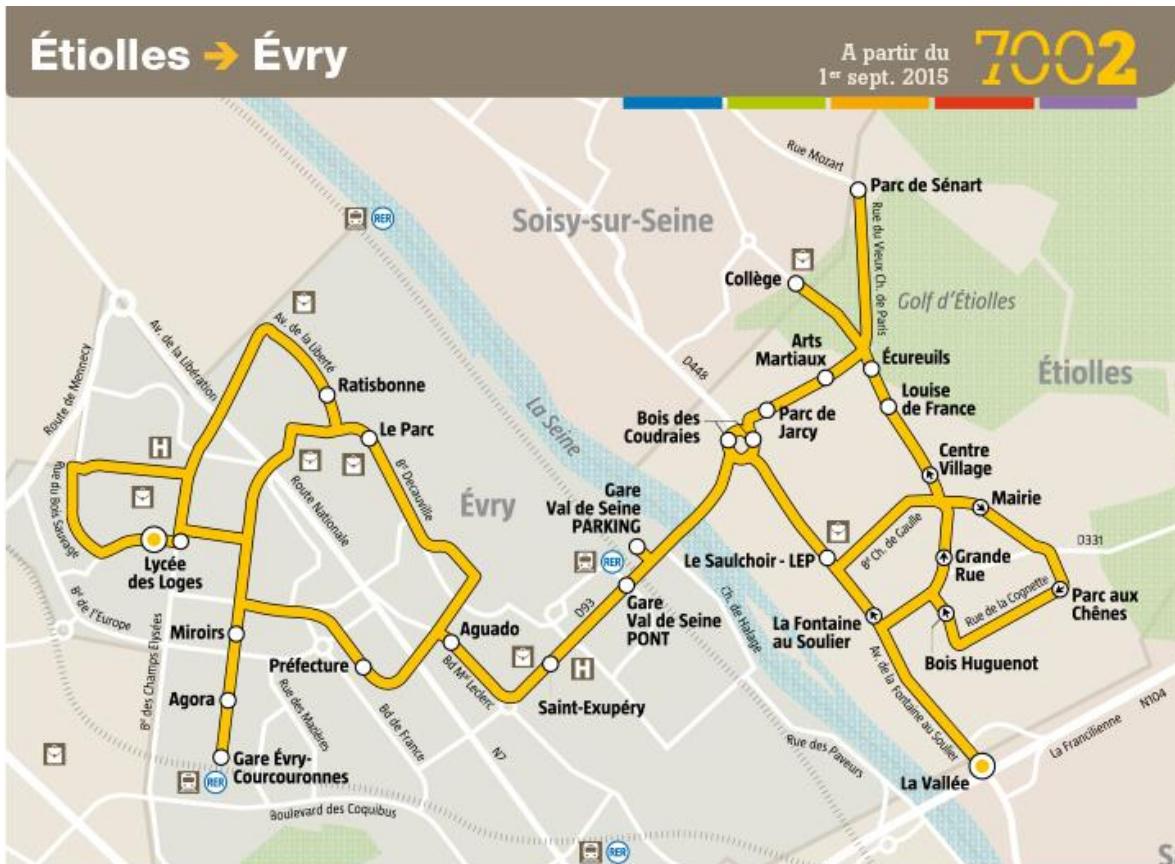
# POINT CLEF / Gestion des BESOINS COLLECTIFS

## Chapitre 5A / Le service de BUS

Étiolles → Évry

A partir du  
1<sup>er</sup> sept. 2015

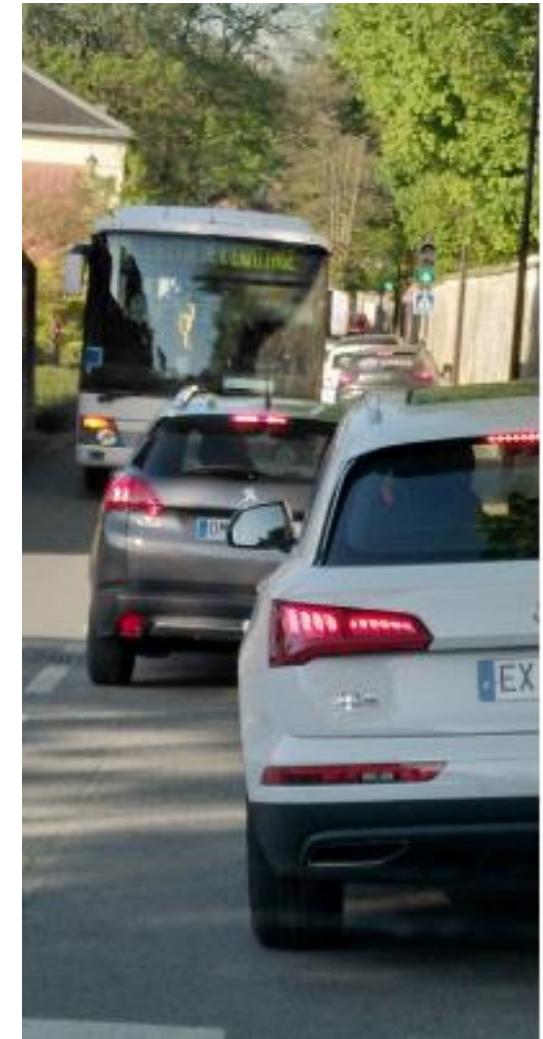
7002



### → LÉGENDES

- Arrêt dans les deux sens
- ◐ Arrêt dans un seul sens  
La flèche indique  
le sens de circulation
- Terminus

VOYAGES  
**Soeur**



# POINT CLEF / Gestion des BESOINS COLLECTIFS

## Chapitre 5A / Le service de BUS

### Situation ACTUELLE / Notes & principaux CONSTATS

De multiples alertes ont été lancées depuis x années sur les incohérences de fonctionnement de ce service essentiel.

Voici une énumération des désordres majeurs :

- Danger à croiser le bus sur l'accès à la RD448  
*NB / véhicules montant sur les trottoirs, attendant son passage au rond-point de la Pompadour, voire traversant ce lotissement pour ne pas être bloqué...*
- Trottoirs endommagés du fait du passage du bus,
- Déterioration sur véhicules stationnés,  
*NB / Plusieurs dégâts matériels rapportés notamment Grande Rue.*
- Fissuration des maisons dans certaines rues, du fait de la proximité du bus (17 Tonnes aujourd'hui),
- Côté sécurité, nous ne comptons plus les prises à la corde sur le circuit Vieux Chemin de Paris - entrée Rue de Thouars.

### Eléments identifiés au sein du PROJET

**Sur base : Petit Etiollais N° 132 (février/mars 2021)**

- Evocation du plateau surélevé entre place du 8 Mai et place de l'Eglise afin de les ralentir radicalement
- Rétrécissement de la voie au niveau de l'arrêt de mairie pour contraindre la vitesse

**Sur base des échanges menés lors de la 1ère réunion de concertation faite par Teams du 01/04/2021**

- REFUS de délocaliser l'actuel arrêt de bus Mairie / mise aux normes du quai PMR  
Pour motifs :
  - ▶ Si transfert vers Pavillon GARGAM : Impossibilité technique, création de nuisances sonores et de circulation supplémentaires.
  - ▶ Si transfert vers Goupigny : Impossibilité du fait de l'étroitesse du trottoir

# POINT CLEF / Gestion des BESOINS COLLECTIFS

## Chapitre 5A / Le service de BUS

### Situation ACTUELLE / Notes & principaux CONSTATS

- Au niveau de la Mairie, un constat récurrent de vitesse excessive du fait de l'absence de passagers (Descente & Montée) en dehors des horaires de pointe.
- En résumé, pour un piéton, mieux vaut attendre ; ce qui est d'autant plus vrai que le bus en phase arrêt empiète à l'arrière sur le passage protégé.
- A l'intersection Rue de l'Eglise - Grande Rue, le plateau surélevé mis en place depuis les derniers travaux joue très insuffisamment son rôle de ralentisseur,

*NB / Voir son possible affaissement.*

- En bas de la Grande rue, là encore vouloir traverser pour un piéton présente un risque majeur, le bus ayant accéléré pour monter la côte et franchir promptement ce carrefour étant prioritaire sur ceux de la rue du Vieux Chemin de Paris.

### Eléments identifiés au sein du PROJET

# POINT CLEF / Gestion des BESOINS COLLECTIFS

## Chapitre 5A / Le service de BUS

### ANNOTATIONS & ORIENTATIONS PRIVILEGIEES

**IMPORTANT** : Dans le contexte de réhabilitation du Cœur de Village, cette situation devient un sujet CENTRAL et PRIMORDIAL qu'il n'est plus acceptable de voir repoussé, voire ignoré d'année en année, vu les impacts connus de tous sans compter l'impact environnemental jusqu'alors mis au second plan.

En effet, clairement le mode de fonctionnement de l'actuelle desserte des BUS sur Etiolles engendre risques et nuisances notables sur nombre de voies du centre de la commune dont le Cœur du Village.

Au regard de ce constat sans appel, au lieu d'œuvrer efficacement avec les autorités compétentes afin de trouver des solutions de fond à cette problématique majeure, l'option retenue unilatéralement serait :

Une adaptation du projet Cœur de Village autour de ces multiples incohérences au détriment de l'intérêt de nombre d'habitants impactés et mobilisés sur ce sujet.

Aussi, nous réitérons le bien fondé de notre approche basée sur : adapter les moyens et le service plutôt que la structure via

- Le redimensionnement des bus en regard des horaires et de l'affluence réelle des usagers (Heures creuses, sorties collège...), sur tel ou tel secteur de la commune, et des contraintes environnementales définies pour le futur proche,
- L'optimisation des circuits de cette desserte selon les horaires et le type de bus adapté aux besoins.

# POINT CLEF / Gestion des BESOINS COLLECTIFS

## Chapitre 5A / Le service de BUS

### ANNOTATIONS & ORIENTATIONS PRIVILEGIEES

En résumé et pour recentrer le sujet sur le Cœur de Village, un bus type grande navette (Max 7m avec env. 20 places, dont obligatoirement 1 réservée PMR), aux normes d'accessibilité en vigueur conviendrait tout à fait pour la desserte de la mairie, des arrêts amont et aval et en heures creuses pour desservir tous les autres secteurs de la commune.

- Aux horaires d'affluences, avec affectation d'un bus standard (9 à 12m et 17t). L'arrêt "Mairie" du Cœur de Village pourrait être alors reporté vers celui du vieux Chemin de paris près de l'entrée du Bois du Cerf ; soit le suivant après l'arrêt Grande Rue,
- La desserte rue de Thouars n'étant alors plus desservie par ce type de d'équipement.

*NB / Le must serait l'emploi de bus électriques sur notre commune, eu égard à sa classification en zone verte et son environnement à devoir préserver.*

#### ***Note particulière des utilisateurs quotidiens des bus, qui ont dû se résoudre à l'abandonner.***

Ce chapitre est l'occasion de souligner l'incohérence notoire du sens de desserte des bus et des horaires en regard des horaires du RER.

Pour mémoire, l'inversion du sens de desserte avait été décidée unilatéralement, sans concertation avec les usagers lors la mise en place de la correspondance RER obligatoire à Juvisy fin 2018.

Cette décision n'a pas été sans conséquence sur les autres points recensés dans le chapitre.

# POINT CLEF / Gestion des BESOINS COLLECTIFS

## Chapitre 5B / La collecte des déchets



# POINT CLEF / Gestion des BESOINS COLLECTIFS

## Chapitre 5B / La collecte des déchets

### Situation ACTUELLE / Notes & principaux CONSTATS

La présence constante de containers sur les trottoirs en dehors des plages prévues est évidemment inacceptable d'autant que certains semblent abandonnés ??

Ces incivilités perdurant, tout laisse à croire que la voie pédagogique, privilégiée à juste titre, ne suffit plus, tout comme pour la gestion des voitures "ventouses".

Cette situation affligeante ne peut que nuire à l'image de notre Cœur de Village auprès des visiteurs (randonneurs, personnes en recherche d'une nouvelle résidence...)

En termes de risque, leur installation sur les trottoirs oblige les piétons à diverses manœuvres selon les endroits : au mieux déplacer l'obstacle ou le longer, sinon le contourner, voire pire en passant alors sur la chaussée.

### Eléments identifiés au sein du PROJET

#### Sur base : Petit Etiollais N° 132 (février/mars 2021)

- Des remarques déjà déposées lors de la réunion de lancement du projet en 09/2019 ont été reprises dans un encart dédié.

#### Sur base des échanges menés lors de la 1ère réunion de concertation faite par Teams du 01/04/2021

- La nouvelle version propose le positionnement d'un abri containers accolé au jardin de la mairie accueillant 13 containers.

# POINT CLEF / Gestion des BESOINS COLLECTIFS

## Chapitre 5B / La collecte des déchets

### ANNOTATIONS & ORIENTATIONS PRIVILEGIEES

Sur ce sujet, il convient de ne pas omettre l'obligation de rendre accessible ces équipements aux PMR via un cheminement aisé jusqu'au(x) point(s) dédié(s) à la collecte, et surtout un choix approprié de containers à usage commun.

Aussi, nous vous interrogeons sur la possibilité de s'orienter sur 2 options distinctes : Le container usuel couplé avec un système enterré de type [Ecobac](#)® de l'entreprise [Ecollect](#)®, et d'une capacité permettant d'être collecté par un équipement standard.

NB / Piste à potentiellement creuser dans le cadre d'une telle réhabilitation.

Nous y ajoutons un point complémentaire encore récemment noté par les riverains usagers des containers sis pavillon Marie Gargam : Aucun respect des critères de tri sélectif pourtant notifiés depuis maintenant x années.

Ce constat nous laisse penser qu'un local ouvert ne serait peut-être pas optimum, tant sur ce plan, que sur celui de l'usage possible de ces mobiliers à d'autres fins ; aspect relevant de la sécurisation des lieux.

En résumé, accessibilité et facilité du ramassage devraient être prises en considération pour définir la localisation la plus appropriée et sûre, tant pour les riverains que le(s) rieur(s)

Enfin, nous confirmons nos doutes quant à l'aspect esthétique du local présenté lors de la réunion du 1er avril, compte tenu de l'emplacement envisagé et son insertion dans le jardin paysager de la Mairie.

# POINT CLEF / des FLUX & de l'espace PATRIMONIAL

## Chapitre 6 / Aménagements de la Place de l'Eglise



# POINT CLEF / des FLUX & de l'espace PATRIMONIAL

## Chapitre 6 / Aménagements de la Place de l'Eglise

### Situation ACTUELLE / Notes & principaux CONSTATS

Le trottoir côté impair est inadapté à un cheminement sécurisé des personnes (riverains et piétons se rendant à la Mairie, à l'église ou vers commerce et services implantés sur le "Belvédère" des Bois du Cerf).

En résumé, la quasi-majorité de ces usagers empreinte la chaussée avec les risques y étant inhérents.

De plus, il a été largement constaté que le rétrécissement de l'entrée de la place de l'église - devant la mairie - n'a qu'un effet limité sur la vitesse des véhicules entrants.

La traversée, les riverains en ont été témoins ainsi que de leur récurrence, devient clairement un point "noir" majeur, en termes de sécurité des personnes.

Enfin, il devient difficilement acceptable que malgré sa localisation, la place de l'Eglise, épicentre du cœur de village, ressemble parfois à un parc de stationnement, plus ou moins anarchique, du fait d'incivilités récurrentes non sanctionnées.

### Eléments identifiés au sein du PROJET

**Sur base : Petit Etiollais N° 132 (février/mars 2021)**

- En l'absence d'une solution alternative satisfaisante type parking Grande Rue.
- Annonce du maintien sur la place de l'Eglise de 13 stationnements matérialisés.
- Approche paysagère des lieux via emploi de pierres naturelles et mise en place d'espaces plantés

# POINT CLEF / des FLUX & de l'espace PATRIMONIAL

## Chapitre 6 / Aménagements de la Place de l'Eglise

### ANNOTATIONS & ORIENTATIONS PRIVILEGIEES

Le projet présenté aux riverains est en l'état loin d'être satisfaisant en regard du concept retenu pour l'aménagement de cette **place épicentre de Cœur de village**.

En réalité, ce projet laisse à voir que la place de l'Eglise est avant tout considérée en termes de stationnements et de voie de dégagement des flux issus de la rue de Thouars et de la place du 8 mai.

Cette approche se matérialisant via le choix d'une mise en épi des 9 stationnements côté pair, et du **traitement sous forme d'un "couloir" linéaire de la partie centrale de place**, renvoyant les véhicules qui s'y engagent vers la rue de l'Eglise et le bas de la Grande rue.

En résumé, **nous n'avons plus à faire à une place, mais ni plus ni moins à une rue**, avec la disparition de toute possibilité de demi-tour tel que pratiqué usuellement par les riverains, le chauffeur de la navette des anciens et bien d'autres.

En l'état, **le projet soumis avec cette configuration axée à tout prix sur la gestion des flux des voitures, est conceptuellement très éloigné des aspirations des riverains du Cœur Village**.

Nous insistons sur le fait que l'épicentre du Cœur de village n'est pas le parking de la place du 8 mai (sans riverains), mais l'autre espace constitué par la mairie et l'accès à la salle des mariages, la place et la rue de l'Eglise, faisant corps avec St Martin d'Etiolles, patrimoine bâti inscrit à la liste des Monuments Historiques.

# POINT CLEF / des FLUX & de l'espace PATRIMONIAL

## Chapitre 6 / Aménagements de la Place de l'Eglise

Aussi, Il apparaît évident qu'en ces lieux, les habitants du périmètre direct aspirent à sécurité, quiétude et qualité de vie.

En résumé, une vision orientée vers des espaces apaisés, sécurisés, propices aux déplacements à pied de TOUS ou à vélo, aux échanges et aux manifestations culturelles dans un environnement de qualité harmonieusement paysagé.

Pour y prétendre, quelques idées déjà collectées à vous soumettre et dont la liste reste ouverte, de fait, à toutes suggestions :

- **La mise en Zone 20 de la place**, telle que déjà notée pour le tronçon :

Entrée de la rue de Thouars => Fin des seconds stationnements situés au bas de la rue de la montagne Goupigny,

- La suppression ou révision du modèle de plantations côté pair face aux stationnements afin de réajuster notamment les volumes **et de permettre à la place de l'Eglise de garder sa configuration originelle de PLACE**,
- La présence côté pair d'un trottoir approprié au cheminement **dans la continuité du TROTTOIR TRAVERSANT** afin de desservir le parvis de l'église et le monument aux Morts,
- Le maintien des stationnements côté pair avec une configuration en épi mais en sens inverse de celui présenté afin de faciliter le dégagement vers la rue de Thouars amont et aval, **ou en bataille comme actuellement**,
- Côté impair le maintien de 3 emplacements bordés d'un trottoir courant jusqu'à l'entrée de la rue de l'église et finissant à ce niveau par un arrondi débordant, laissant possibilité de sortie d'un vélo pour les résidents du n°5,
- Priorité aux entrants sur la place, mais maintien de la priorité à droite des véhicules sortant de la place de l'Eglise sur ceux venant à gauche de la rue de Thouars, **sachant que les piétons restent les UNIQUES usagers PRIORITAIRES** à cette intersection de voies, via l'implantation déjà mentionnée d'un TROTTOIR TRAVERSANT,

# POINT CLEF / des FLUX & de l'espace PATRIMONIAL

## Chapitre 6 / Aménagements de la Place de l'Eglise

- La matérialisation du demi-tour vers la rue de Thouars sous une forme restant à définir entre les parties impliquées au projet.

*NB / Idée soumise par riverain : L'implantation d'un arbre, ou d'une structure décorative, objet d'un référendum participatif auprès de l'ensemble des étiollais sur base d'une pré sélection appropriée au lieu et à son usage.*

- Une mise en valeur du parvis de l'église, dont détails intégrés dans une présentation annexe dédiée à ce thème jugé également comme essentiel.

Une attention particulière sur le mode de gestion des éclairages - modulation d'intensité en fonction des horaires et donc des volumes de passage – serait une approche à prendre en compte, tant au titre des aspects Sécurité & environnement du projet Cœur de Village, qu'en regard de potentielles économies d'énergie en découlant.

*NB / Voir la question de l'éclairage nocturne inadapté de l'Eglise et la mise en valeur de ce patrimoine via des éclairages indirects.*

# POINT CLEF / des FLUX & de l'espace PATRIMONIAL

## Chapitre 7 / Aménagements de la rue de l'EGLISE



# POINT CLEF / des FLUX & de l'espace PATRIMONIAL

## Chapitre 7 / Aménagements de la rue de l'Eglise

### Situation ACTUELLE / Notes & principaux CONSTATS

Constats aisés et explicites par sa configuration-même.

La liste non exhaustive des principaux :

- Rue très étroite, avec un flux en sens unique allant de la place de l'Eglise vers le bas de la Grande Rue (*n°1 à 13*), entièrement bordée par des maisons de ville concentrant la majorité des résidents du Cœur de village.
- Une entrée de voie avec **absence totale de visibilité** sur sa partie droite, tant en montée qu'en descente.
- Une largeur de 4.10 mètres de mur à mur (ou portail) en son passage le plus étroit.
- Une absence de trottoirs - **portes en direct sur la rue ou simples bordures impraticables** - imposant aux riverains et à tous les usagers de cette voie - piétons avec et sans poussettes, PMR, randonneurs ... **de la parcourir de bout en bout sur la chaussée** en prenant garde de ne pas s'y engager si une voiture l'est déjà, car celle-ci ne s'arrêtera pas.
- En termes d'entretien, l'état de la chaussée est lamentable, avec des poses de rustines effectuées si alerte de riverain, face à la **dangerosité de certains trous, l'éclairage parfois déficient**, les boitiers électriques ouverts....

### Eléments identifiés au sein du PROJET

**Sur base : Petit Etiollais N° 132 (février/mars 2021)**

- Au sein de l'encart **REDUIRE LA VITESSE**
- "L'aménagement de la rue de l'église est à l'étude afin de modifier la circulation sur cette voie étroite"
- 6 places de stationnements non matérialisées

# POINT CLEF / des FLUX & de l'espace PATRIMONIAL

## Chapitre 7 / Aménagements de la rue de l'Eglise

### Situation ACTUELLE / Notes & principaux CONSTATS

- Côté stationnement, un maximum de 8 véhicules devant se coller aux habitations, imposant des nuisances à certains riverains côté n° pairs, en peine d'accéder chez eux, ou même d'ouvrir ou fermer leurs volets.
- Quant à la vitesse des véhicules de passage issus de la place de l'Eglise, une fois le coude d'entrée passé, nombreux accélèrent jusqu'au stop, au mépris de toute conscience des risques qu'ils font courir à des tiers plus fragiles.

*NB / La palme revenant aux utilitaires de livraison dont le trafic suit la hausse constante du e-commerce.*

- Aussi, sans parler des véhicules stationnés dont on ne compte plus les rétroviseurs endommagés,
- Les riverains ferment leur porte à clef pour éviter tout risque de sortie sur la rue, de leurs enfants ou petits-enfants.
- D'autant que des encore plus "pressés" et irresponsables, n'ont cure du sens interdit implanté Grande rue.
- Enfin, faute de place libre, face au fait que des riverains directs prennent 2 mn pour déposer leurs courses, certains conducteurs de passage vont jusqu'à se montrer désagréables ; En résumé, un comble, nous les gêrons.

### Eléments identifiés au sein du PROJET

# POINT CLEF / des FLUX & de l'espace PATRIMONIAL

## Chapitre 7 / Aménagements de la rue de l'Eglise

### ANNOTATIONS & ORIENTATIONS PRIVILEGIEES

En regard de la multitude de situations à risque, dont certains majeurs, dénombrées sur cette voie, une solution paraît s'imposer à nos yeux :

La mise en sécurité de l'intégralité de la rue de l'Eglise, sous la forme d'une AIRE PIETONNE adossée, dans cette configuration, à une absence totale de stationnement.

Pour mémoire : Dans un périmètre inf. à 150 mètres de l'entrée de la mairie, nous avons dénombré plus de 85 places de stationnement possible (voir détail en annexe).

Aussi, a priori, pas de difficultés insurmontables dès lors qu'il y a élargissement des zones bleues sur les places et stationnement Goupigny, attribution d'un macaron apposé aux véhicules, pour les habitants du cœur de village et le personnel de la mairie.

Sur cette question de la piétonnisation et de la suppression des stationnements de la rue de l'Eglise, les riverains directs ont été sondés et nous ont fait retour de leurs souhaits (voir résultats de l'enquête).

Côté usage de la voie, évidemment, il devra être accessible aux véhicules de secours, pompiers, ambulances, de police, ainsi qu'à la desserte des riverains sous la forme d'un dépose-minutes avec obligation de respecter un passage au pas = VITESSE de voiture < à 10 km/heure.

*NB / Hors cas de force majeure pour les secours.*

# POINT CLEF / des FLUX & de l'espace PATRIMONIAL

## Chapitre 7 / Aménagements de la rue de l'Eglise

### ANNOTATIONS & ORIENTATIONS PRIVILEGIEES

Côté mise en œuvre, nous ne voyons pas de difficultés majeures, sinon un choix à définir quant à la matérialisation de ce concept pleinement adapté au lieu, pour la sécurité de TOUS.

NB / Via ajout de bornes pneumatiques ou barrières mobiles ou signalétique appropriée.

Comme précédemment souligné, la rue pourrait enfin de venir un espace sécurisé pour TOUS, y compris les personnes à mobilité réduite, une rue propice aux rencontres des usagers se rendant en mairie, à l'église, vers la boulangerie etc...

Dans ce contexte, la mise en place d'une végétalisation en bordure nous apparaît comme un complément pertinent permettant d'identifier cette voie comme voie de liaison vers l'épicentre historique du cœur de village.

Aussi, ces plantations ponctuant la voie devront être en harmonie avec les éléments paysagers envisagés face au parvis de l'église, en vue de l'obtention d'un visuel global soucieux de l'environnement patrimonial.

L'installation d'un "FRONTAGE" de cet ordre pouvant être sous forme de bacs mobiles, de plantations en terre en bordure directe des maisons ou plutôt d'un mixte des 2 options, pour tenir compte de la configuration de la rue et du positionnement des éclairages.

De fait, la société paysagiste LES RONDEAUX pourrait certainement orienter au mieux cette approche, et apporter aux riverains tous conseils utiles à la réussite de cette végétalisation.

*NB / En regard des tentatives de végétalisation déjà entreprises par les riverains de la rue de l'Eglise, certains participeraient volontiers à un entretien usuel de celles-ci.*

# CONCLUSIONS

## OBJECTIFS déclinés au travers de cet ATELIER SECURITE & ENVIRONNEMENT

- Rencontrer une écoute sur des problèmes de sécurité majeurs, dont l'ampleur semble sous-estimée dans l'état actuel des communications faites par les maîtres d'ouvrage.
- Profiter de l'opportunité de cette réhabilitation pour résoudre des problématiques anciennes, très impactantes et mettant en jeu la sécurité des personnes ;
- Optimiser la prise en charge de la sécurité de tous les usagers, riverains, randonneurs, cyclistes et de l'ensemble des Personnes à Mobilité Réduites, dans leurs déplacement et cheminement au sein du Cœur de Village ;
- Préserver le cadre de vie recherché et choisi par les résidents du Cœur de Village, soucieux de la valorisation d'un patrimoine historique encore présent malgré la proximité de grands axes routiers et centres urbains.

En résumé, pour les riverains, une vision du Cœur de Village se caractérisant par :

- Une approche visant à **repositionner en priorité l'humain au Cœur du Projet** ;
- Une volonté de redynamiser la Place de L'Eglise par des manifestations culturelles propices - Marchés, expos, brocantes, concerts... - au développement des relations sociales et, finalement, à **l'image qualitative de la commune** ;
- Une démarche paysagère affirmée dans tous les lieux de rencontre et de stationnement, prenant en compte les effets du changement climatique déjà bien visibles en soulignant l'authenticité et le caractère des lieux.

Réussir un Cœur de Village aujourd'hui, un investissement pour demain, **pour l'ensemble des Etiollais** réunis dans des espaces partagés et apaisés.

Les riverains très investis dans la réussite de ce projet ont à cœur d'être entendus sur ces préoccupations et vous remercient pour leur intégration lors de la finalisation de ce projet, si longtemps espéré par tous.

# ANNEXE / Quelques chiffres à retenir

## Répartition de l'habitat résidentiel du Cœur de village

		STAT. PRIVE	Sur base 2 voitures par habitat <b>y compris pour ceux avec stationnement privé</b>
Rue Thouars en entrée / 1 maison	1	1	
Rue de Thouars BDC / 1 entrée	1	2	<b>68</b> Véhicules résidentiels max.
<i>En fond de place de l'Eglise / 4 villas à uniquement desservir</i>			
Cour de Bavière / 4 maisons	4	1	
Sur la place de l'Eglise / 6 maisons	6	2	
Rue de l'Eglise / 13 maisons	13	0	
Bas de la Grande Rue / 6 maisons	6	2	
Bas de la Montagne Goupigny	3	1	
	<b>34</b>	<b>9</b>	

## Volume de stationnement dans un périmètre < 150 M de la mairie

	Projet Mairie	Dont PMR	ELECT.	RETRAIT	AJOUT
Place du 8 Mai	24	1			
Thouars face BDC	9				
Thouars bas Goupigny	8				
Place de l'Eglise	13	1			
Rue de l'Eglise	6				
Bas de la Grande Rue (N° 1 à 13)	4	1			
Général de Gaulle, face au petit parc, déjà en zone bleue	20		2		
Vieux chemin de paris, face aux écoles, déjà en zone bleue	19	2			
	<b>103</b>	<b>5</b>	<b>2</b>	<b>10</b>	<b>1</b>
	<b>96</b>			<b>87</b>	

**NB / Le parking de la Grande rue a été mis hors scope, vu sa configuration actuelle (Voir possible agrandissement avec le projet des HAULDRES.)**