

## COMPTE RENDU REUNION

<b>OBJET :</b>	<b>AMO pour le plan de mobilité de la ville de Montrouge Comité de quartier – Montrouge Est</b>
<b>DATE :</b>	<b>21/09/2021 – 18h30</b>

Date : <b>21/09/2021</b>	Auteur : <b>Dalila ZEGAGH</b>	Nbre de pages : 6
Référence du document :	PM Montrouge - CR Comité de quartier Montrouge Est	Indice : V1

<b>PARTICIPANTS :</b>	
<i>Nom</i>	<i>Entité ou Société</i>
Paul-André MOULY	Ville de Montrouge – Adjoint au Maire aux Mobilités, à la Voirie, au Stationnement et au Partage de l'espace public
Camille GENCO	Ville de Montrouge – Responsable du service Démocratie Participative
Damien OBERLÉ	Ville de Montrouge – Directeur de la Valorisation des Espaces publics et des Mobilités
Patrice ONDOUA	Ville de Montrouge – Président du Comité de quartier Est
Jacques MELEDJE	Ville de Montrouge – Adjoint au Président du Comité de quartier Est
Sébastien GOMES	Alyce – Expert trafic / circulation
Dalila ZEGAGH	Ingérop – Chef de projet
Nicolas PORTZER	Ingérop – Chargé d'études
Membres du Comité de quartier Montrouge Est	

<b>DIFFUSION :</b>
Participants + excusés

<b>ANNEXE :</b>
Support de présentation

## Synthèse des échanges

### Présentation de la démarche :

Les **objectifs du Plan de Mobilité et le contenu de l'étude en cours sont présentés** (cf. présentation ppt).

### Thème 1 – circulation

Une **synthèse des enjeux de circulation** ainsi que les choix actés à l'échelle de la ville et les sujets ouverts pour le quartier Montrouge Est sont présentés (cf. support de présentation). Les points suivants sont discutés :

- Le **Plan de Mobilité a été confié à INGEROP dans le cadre d'une commande publique**. INGEROP dispose de nombreuses références en planification des mobilités, réalisant des plans de déplacements à différentes échelles (quartiers, communes, intercommunalités, etc.). Le bureau d'études est accompagné d'Alyce qui apporte son expertise sur la thématique « trafic – circulation ».
- La principale mesure relative à l'évolution du Plan de circulation **concerne la mise à sens unique vers le Nord de l'ensemble de l'axe République**, qui fait l'objet de grandes difficultés de circulation, notamment au niveau des croisements. Cette mesure semble donc adaptée, pour certains participants.
  - L'avenue de la République était **historiquement un axe à sens unique qui est passé à double sens** dans le but de redynamiser le centre-ville. En retour d'expérience, cette mesure ne permet pas de redynamiser le centre-ville.
- Dans le cadre de la concertation réalisée récemment **sur le projet relatif au réaménagement de la rue de la Vanne** (projet qui prévoit la mise à sens unique, une réduction de la place dédiée à la voiture pour rendre l'espace public plus apaisé), les besoins exprimés ont concerné la **réduction du nombre de places de stationnement VP** car il a été constaté que l'offre était trop importante. Le projet est actuellement contraint au Sud de la rue de la Vanne (et rue Thalheimer), qui doit faire l'objet d'un aménagement spécifique sur la voie pompier pour dissuader les usages non souhaités (installations de mobiliers urbains ou autres).
- **La méthodologie mise en œuvre** pour évaluer les **reports** de trafics prévisionnels sur les différents axes de la commune, notamment sur l'axe A. Briand (RD920) est interrogée.
  - **Ces reports ont été estimés en exploitant des données issues d'enquêtes interviews réalisées auprès d'automobilistes**, en heures de pointe du matin et du soir, sur un échantillon de 20% des usagers qui ont été interrogés sur leurs origines et destinations (O/D). Ces données ont été complétées par des comptages automatiques réalisés sur une semaine. Des affectations sur les axes alternatifs ont été réalisées en fonction des O/D des usagers et un trafic résiduel a été maintenu à l'intérieur de la ville.
  - **Les enquêtes ont été réalisées en 2018**, soit avant la crise sanitaire. Bien que relativement anciennes, ces **données présentent le mérite d'avoir été réalisées dans un contexte préalable au COVID, contexte actuel durant lequel est observée une baisse de** l'ordre de 20% des trafics et également préalablement aux **différentes périodes de travaux** qui se succèdent à Montrouge et qui génèrent des modifications d'itinéraires. La ville bouge beaucoup du fait de la mise en œuvre des différents projets, la situation de référence est donc difficile à établir.
- **Des reports de trafic sont effectivement prévus vers l'axe A. Briand (RD920) ainsi que vers les autres axes structurants du réseau départemental** (RD906 notamment), ces axes routiers à vocation de transit étant davantage en capacité de supporter une charge de trafic importante que les axes locaux, dédiés au trafic local.
  - **La RD920 dispose bien des réserves de capacités suffisantes pour absorber le report de trafic de transit** généré par la mise à sens unique de l'axe République (de l'ordre de 150 véhicules/jour), l'axe supportant un trafic supérieur à 30 000 véhicules/jour.

### Synthèse des échanges

- Certains participants craignent que sur la RD920, le report de trafic généré par la mise à sens unique de l'avenue de la République **risque de donner des raisons au Département des Hauts-de-Seine (CD92) de ne pas réaliser de projet de réaménagement.**
- La Ville confirme que le projet sur la RD920 est bien prévu par le CD et que le **report de trafic ne devrait pas remettre en cause le projet envisagé.** Le projet est actuellement à l'étude car la conception prévue initialement (telle que déjà réalisée à Antony) ne correspond pas aux besoins des communes traversées. Par exemple, les aménagements cyclables ne doivent pas être aménagés sur les trottoirs.
- Le **projet est complexe à mettre en œuvre car il est porté par 2 maîtrises d'ouvrages (CD92 et CD94) et concerne différentes communes.** Il est donc nécessaire de s'accorder sur un projet commun. Le projet doit notamment être calibré en fonction du nombre de voies qui pourront entrer/ déboucher dans Paris. Si, comme le souhaite la Ville de Paris, une voie est supprimée à l'entrée dans Paris, il risque d'y avoir d'importantes remontées de file sur le boulevard périphérique et dans la Ville de Montrouge, qui ne doit pas être un « espace d'attente » pour rentrer dans Paris. Des négociations sont donc en cours pour conserver le nombre de voies, avec l'appui du CD92.
- Dans le cadre des échanges menés par la Ville entre le Maire de Montrouge et le Président du CD92, il a été acté que **2 carrefours à feux seront aménagés sur la section traversant Montrouge** (au niveau des intersections avec les rues Louis Rolland et d'Estienne d'Orves) pour contribuer à l'apaisement de l'axe, faciliter les traversées piétonnes en supprimant l'usage du souterrain et ainsi contribuer à la couture urbaine entre les 2 parties de la ville.
- Le calendrier **d'aménagement du Conseil Départemental des Hauts-de-Seine pour la RD920 n'est pas connu.**
  - Un retard sur le planning a effectivement été pris du fait de la crise sanitaire. Le projet ne pourra pas être mis en service pour les JO en 2024, comme cela était prévu initialement. **Le contenu du projet doit encore être stabilisé,** avec des études d'impact réalisées sur un projet suffisamment précis, notamment pour évaluer le nombre d'arbres impactés.
  - Conformément au cadre réglementaire, une enquête publique devra être réalisée dans quelques mois. Des adaptations sur le projet seront ensuite réalisées avant de lancer une consultation publique pour la réalisation des travaux. **Les travaux pourraient débuter d'ici 3 ans, soit d'ici les JO 2024.**
- Les **mesures proposées n'ont pas pour objet d'apaiser uniquement le centre-ville,** mais bien de travailler sur l'ensemble de la ville. Des mesures spécifiques sont par ailleurs étudiées pour apaiser les axes secondaires de chaque quartier (cf. thématiques suivantes).
- **D'autres scénarios d'évolution du plan de circulation ont été étudiés** avant d'acter la mise à sens unique de l'axe République, notamment le blocage de toutes les entrées/sorties de la commune via les axes secondaires, pour concentrer le maximum de trafic de transit sur les RD. Ce choix aurait généré un report de trafic nettement plus conséquent sur la RD920, supérieur à 400 véhicules/jours, et aurait entraîné de nombreuses modifications de trajets pour les Montrougiens dans les quartiers
- Au-delà des mesures proposées par la Ville pour apaiser les quartiers, des **projets portés par le CD sont en cours de réflexion pour réaménager certaines RD, autres que la RD920.** La mise en service de la station de Métro Barbara devrait également permettre de contribuer à la réduction de l'usage de la voiture dans la ville, et donc apaiser les quartiers.
- Le Plan de Mobilité doit être mis **en œuvre sans attendre la réalisation des projets portés** par les différentes maîtrises d'ouvrage, dont le réaménagement des RD. Il est un **outil évolutif** qui sera mis à jour pour prendre en compte les évolutions mises en œuvre dans la ville.

### Synthèse des échanges

- Le **plan de circulation de la ville date de 1995, il doit évoluer** pour prendre en compte les nouveaux besoins/ les nouveaux usages et l'évolution de la taille des véhicules, qui rend complexe la circulation à double sens dans les voies à gabarit étroit.
- Des échanges sont en cours par la ville concernant le **réaménagement de l'éco-station bus de la Porte d'Orléans**. Les bus (dont ceux de la ligne 128) doivent continuer à circuler dans la ville pour desservir les quartiers (Ile-de-France Mobilités souhaitait que la ligne 128 soit terminus à Bagneux avec la mise en service des nouvelles stations de la ligne de métro 4).
- Un participant se dit favorable à la mise en sens unique de la rue François Ory. A l'inverse, une participante **n'est pas favorable à la mise à sens unique de la rue François Ory**, compte tenu du rallongement de temps de parcours que cela générerait pour certains trajets, notamment pour rejoindre la rue Danton. La ville précise que si cette mise à sens unique n'est pas acceptée, la rue ne pourra pas accueillir d'aménagement cyclable.
- Lorsque Paris met en place l'évènement « Paris Respire – Paris sans voiture », les conditions de circulation deviennent très compliquées à Montrouge, tout comme dans les communes limitrophes de la capitale.

### Thème 2 – aménagements cyclables

Une **synthèse des enjeux relatifs aux aménagements cyclables** ainsi que les choix actés à l'échelle de la ville et les sujets ouverts pour le quartier de Jaurès sont présentés (cf. support de présentation). Les points suivants sont discutés :

- Le développement de l'usage du vélo est-il un **phénomène de mode temporaire** ? N'est-il pas risqué de prévoir des aménagements conséquents pour ce mode alors que les usages pourraient se réduire au-delà de la période actuelle ?
  - Le développement de l'usage des vélos correspond à un phénomène francilien et différentes mesures sont mises en œuvre pour accompagner le développement de ce mode de transport. L'enjeu pour la ville est de répondre aux besoins en croissance sans négliger les besoins des autres modes tels que ceux des 2 roues motorisées.
- Le **design des futurs aménagements cyclables est interrogé**. Certains aménagements existants dans la ville génèrent des conflits d'usages entre vélos / trottinettes et piétons. Il est souhaité de séparer la circulation des vélos des autres usages. Sur l'avenue Jean Jaurès notamment, l'aménagement cyclable n'est pas satisfaisant car pas séparé des piétons et les mêmes matériaux sont utilisés pour les 2 usages. Une délimitation et une distinction plus nette pour les différents usages des espaces publics est nécessaire pour faciliter l'orientation des différents usagers.
- Le **comportement des cyclistes ne respectant pas, dans de nombreux cas, le code de la route est souligné**. Il conviendrait de les sensibiliser aux bons usages de la route. La réglementation ne permet pas actuellement un retrait de points sur le permis pour les cyclistes ne respectant pas le code de la route. Des actions pédagogiques en ce sens sont déjà réalisées auprès des enfants dans les centres de loisirs de Montrouge. Comme ailleurs en Ile-de-France, la sensibilisation nécessiterait d'être plus étendue. Sans attendre une campagne à l'échelle nationale ou régionale, une action spécifique pourrait être menée à l'échelle de la ville.
- Il est important de sécuriser les carrefours à feux, en envisageant au besoin de verbaliser les cyclistes ne respectant pas le feu rouge (sauf si cédez-le-passage cycliste mis en place).
- Il est important de **bien prévoir des continuités cyclables à l'échelle de la ville pour permettre aux différents usagers**, dont les familles avec enfants, de réaliser des trajets / itinéraires sécurisés signalés/ jalonnés de bout en bout. C'est bien l'objectif du Plan de Mobilité qui propose un schéma cyclable à l'échelle de la ville, en assurant autant que possible, des continuités avec les territoires limitrophes.
- La ville **manque d'axes transversaux pour les cyclistes**. C'est pourquoi le Plan de Mobilité propose un schéma cyclable en prenant en compte les projets issus du plan vélo métropolitain, avec d'avantage

### Synthèse des échanges

d'axes est-ouest, lorsque des aménagements cyclables sont possibles, en dédoublant les fonctionnalités. Par exemple, sur l'axe Verdier-Gambetta, contraint en termes de gabarit et de trafic, restera dédié à la circulation automobile tandis qu'un axe cyclable peut être envisagé sur un axe parallèle (axe Carvès – Perrier – Camille Pelletan).

- L'enjeu n'est pas forcément de multiplier les axes avec des aménagements cyclables mais de penser également à des **solutions pour faciliter/ sécuriser la circulation des cyclistes**. Par exemple, des feux à démarrage décalés pour les vélos pourraient être installés dans la ville.
- Une **signalétique rétro réfléchissante pourrait être déployée** sur les aménagements cyclables pour permettre aux cyclistes de circuler à toute heure de la journée.
- Les **aménagements cyclables existants qui ne sont pas adaptés aux usages souhaités ou pas assez sécurisés, pourraient être retravaillés**. Ces reprises d'aménagement sont possibles mais ils représentent un coût conséquent à financer par la ville. Un devis a été réalisé pour reprendre les aménagements de l'avenue Jean Jaurès pour réaliser des trottoirs en devers. Le coût des travaux a été estimé à 150 k€. Pour éviter que ces erreurs se reproduisent, lorsque les choix des axes à aménagés auront été actés, un travail spécifique sera réalisé avec l'association MBD pour valider les modalités d'aménagements à mettre en œuvre. Les prochains aménagements cyclables envisagés prévoient des différences de niveau selon les usagers (piétons, cyclistes et automobilistes) afin de limiter les conflits d'usage.
- Le projet de réaménagement de la rue de la Vanne prévoit un aménagement cyclable en site propre dans un sens.
- Les **stations vélib existantes ont bien été prises en compte dans le Plan de Mobilité**, dont celle de la rue de la Vanne. Des cartes plus précises que celles présentées en séance ont été réalisées dans l'étude.

### Thème 3 – valorisation des espaces publics / attentes du plan de Mobilité

Une **synthèse des enjeux relatifs à la valorisation des espaces publics** et aux autres sujets à travailler dans le cadre du Plan de Mobilité sont présentés (cf. support de présentation). Les points suivants sont discutés :

- Les représentants du comité de quartier sont **plutôt favorables au déploiement de Zones 30** dans la ville/ dans le quartier pour apaiser la circulation. Cette mesure est adaptée pour réduire le différentiel de vitesse entre les différents usagers de la route.
- Dans le cadre du **projet de réaménagement de la rue de la Vanne**,
  - La suppression d'un côté du stationnement pour véhicules particuliers (VP) a été acté pour permettre l'élargissement du trottoir et l'aménagement d'une piste cyclable.
  - La **première attente exprimée est la qualité des trottoirs**. Sur un gabarit de voie de 12 m, le projet prévoit un sens unique VP avec les cyclistes dans la circulation générale et un contre sens cyclable,
  - La rue **manque toutefois de place de stationnement facilement accessible** devant l'école pour accéder en urgence à l'établissement.
- En accord avec différentes copropriétés du quartier, il **est demandé d'éviter d'installer des bancs pour éviter les regroupements et les nuisances associées** (bruit, détrit, etc.). Cette demande est soutenue par la majorité du comité de quartier. Il est souligné que la mise en place de caméras au niveau de la rue de Gaulle a permis de mettre fin au regroupement de jeunes (déplacé ailleurs dans le quartier). Il est souligné que la suppression des bancs ne résout pas le problème puisque des regroupements peuvent avoir lieu à d'autres endroits. Des bancs assis-debout pourraient être déployés.
- En réduisant la place de la voiture sur les voies, les trottoirs pourraient être élargis mais pas trop pour **éviter le stationnement 2 roues**. Concernant le stationnement des 2 roues motorisés, la ville précise :
  - qu'elle doit parvenir à établir un équilibre en **proposant une offre suffisante pour ce mode**, également important pour la ville, pour éviter que se développent les mêmes types de

### Synthèse des échanges

dysfonctionnements que dans Paris (stationnement 2RM sur places VP, générant régulièrement la chute des motos en stationnement).

- Les **places de stationnement pour les 2RM pourraient être repensées** avec le déploiement de stationnement vélo prévu en amont des passages piétons. Une partie des arceaux vélos actuels pourrait être repensés pour le stationnement des 2RM.
- La verbalisation des 2RM sur trottoir ne pourra être envisagée que lorsque l'offre de stationnement 2RM pourra répondre aux besoins.
- Ce sujet **sera étudié de manière plus spécifique dans le cadre de l'étude dédiée au stationnement** qui sera lancée en 2022.
- Sur la rue Danton, le stationnement sur la voie pompier pose des difficultés.
- Sur le boulevard du Général de Gaulle, une place PMR est à déplacer car située à côté des places livraison et de scooters qui stationnement à cet endroit. Il est demandé de déplacer la place en la positionnant en amont.