

## COMPTE RENDU REUNION

**OBJET :** AMO pour le plan de mobilité de la ville de Montrouge  
Comité de quartier – Jean Jaurès

**DATE :** 20/09/2021 – 18h30

Date : 20/09/2021      Auteur : Dalila ZEGAGH      Nbre de pages : 5

Référence du document : PM Montrouge - CR Comité de quartier – Jean Jaures      Indice : V1

### PARTICIPANTS :

Nom	Entité ou Société
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
Pascal HUREAU	Ville de Montrouge – Président du Comité de quartier Jean Jaurès
Isabelle LEMEE	Ville de Montrouge – Adjointe au Président du Comité de quartier Jean Jaurès
Sébastien GOMES	Alyce – Expert trafic / circulation
Dalila ZEGAGH	Ingérop – Chef de projet
Nicolas PORTZER	Ingérop – Chargé d'études
Membres du Comité de quartier Jean Jaurès	

### DIFFUSION :

Participants + excusés

### ANNEXE :

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). Les points suivants sont précisés :

- Le **diagnostic a été réalisé à partir de différentes données disponibles** sur le territoire, dont des données statistiques concernant les caractéristiques socio-économiques du territoire et les flux domicile-étude/ flux domicile travail (INSEE), les données de trafics journaliers, etc.
  - Des **comptages ont été réalisés à différentes périodes** : avant la crise sanitaire (en 2018) et après le premier déconfinement (juin 2020). Compte-tenu du caractère instable des trafics depuis le début de la crise sanitaire, les comptages réalisés peuvent toujours être critiqués mais ils ont le mérite de donner une tendance des usages, en ayant notamment précisé que la ville fait l'objet de moins de 30% de flux de transit (correspond aux flux n'ayant ni pour origine, ni pour destination Montrouge).
  - **Les différents projets prévus** dans le territoire ont également bien été pris en compte.
- Bien que le diagnostic prenne en compte les différents projets prévus dans la ville et les territoires limitrophes, le **Plan de Mobilité ne sera pas figé** : il devra évoluer pour prendre en compte les différentes évolutions qui auront lieu dans la ville et à proximité.
- L'objet des comités de quartiers est de recueillir les attentes des différents quartiers. La concaténation à l'échelle de la commune nécessitera probablement **des arbitrages pour permettre de proposer un système de déplacements cohérent à l'échelle de la ville**. Il s'agit notamment de recueillir les besoins ressentis à partir de la pratique de la ville en tant qu'usagers, pour compléter les données déjà exploitées pour réaliser cette analyse.

### 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 de Jaurès sont présentés (cf. support de présentation). Les points suivants sont discutés :

- Des interrogations sont soulevées concernant **l'aménagement réalisé sur l'avenue Jean-Jaurès** :
  - **Il constitue un axe structurant pour la ville**, car il permet de distribuer les flux vers les différents quartiers vers les pôles générateurs, dont le siège du Crédit Agricole qui regroupe 9000 salariés ;
  - Des **comptages récents seraient intéressants** pour apprécier les impacts depuis la réalisation des travaux ;
  - **Le carrefour Jaurès**, récemment réaménagé, intégrant une zone de rencontre (20 km/h), avec priorité à droite, **ne fonctionne pas et génère de nombreux dysfonctionnements** dans la circulation de la ville (remontées de file...). Une sécurisation du carrefour est demandée, non pas en raison de l'accidentologie générée (a priori faible) mais en raison des impacts subits par les nombreux usagers.
- La principale cause **de la congestion est générée par le traitement des intersections** ;
- La **circulation de certains axes à double sens est dangereuse**, compte-tenu de la configuration des voies réduites, non adaptées à la circulation à double sens ;
- **La mise à sens unique de la section de la rue Barbusse située entre Jaurès et Marcel Sembat** est discutée. Le double sens permet notamment le dépôt et la reprise des enfants aux écoles.
- **Une réflexion devrait être menée sur la circulation des flux de camions et des livraisons**. Les tonnages des camions entrant dans la ville doivent être révisés, en menant cette réflexion à l'échelle du territoire, en concertation avec les commerçants, pour permettre de retenir des mesures adaptées aux besoins des livraisons et assurer une cohérence des mesures retenues avec les autres communes du secteur.

### Synthèse des échanges

- **L'axe Maurice Arnoux dispose d'une offre de stationnement insuffisante**, notamment pour permettre aux parents de déposer leurs enfants à l'école, ce qui génère des dysfonctionnements dans la circulation du secteur.
- **Les conditions de circulation sur la rue Camille Pelletan sont difficiles**, du fait de la circulation des bus pour rejoindre le centre-bus alors qu'ils ne sont pas en service commercial. Ce point sera remonté à la RATP (courrier transmis par la ville cet été et échange prévu sur ce sujet prochainement).

### 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 Plan de Mobilité doit **permettre de donner la place à tous les modes**, notamment au vélo. Il est actuellement dangereux de circuler dans la ville à vélo ;
- Certains **aménagements cyclables présents dans la ville doivent être repensés**.
  - Les **aménagements cyclables existants sont souvent peu respectés**, du stationnement voiture y est souvent constaté. Ils sont **souvent empruntés par les scooters**, qui génèrent des conflits d'usages avec les cyclistes ;
  - Certains séparateurs aménagés pour séparer les espaces **cyclables génèrent des inondations** ;
  - Sur l'axe Jean Jaurès, le revêtement de sol de l'aménagement cyclable est peu visible pour les piétons. Il génère des conflits d'usages entre cyclistes et piétons. Des plantes débordent ponctuellement sur l'aménagement cyclable ;
  - **L'aménagement existant sur la rue Camille Pelletan n'est pas satisfaisant** (bande cyclable suggérée avec des pictogrammes vélos peints au sol) ;
- L'avenue de la République ne dispose **pas d'offre de stationnement vélo pour permettre un arrêt des cyclistes chez les commerçants** situés sur l'axe ;
- Sur la rue **Maurice Arnoux**, les **déplacements à vélo risquent d'être difficile à long terme**, avec le report de trafic de l'avenue Pierre Brossolette (RD906) suite à la mise en service du tramway ;
- Le sujet de l'aménagement cyclable **sur la RD906 est discuté**. Il est précisé que l'axe dépend du Département des Hauts-de-Seine.
- Un participant demande s'il est possible de **réaliser des aménagements cyclables tout en permettant du stationnement voiture en quinconce sur un axe** pour limiter la vitesse des véhicules et le trafic de transit. La ville et INGEROP précise que cela est possible si l'aménagement est bien pensé en amont. L'enjeu est de limiter le risque d'« emportierage » pour éviter la collision entre les cyclistes et les portières de voiture en stationnement.
- Les **aménagements cyclables se limitant à des pictogrammes vélos sur la chaussée ne sont pas suffisants** pour assurer la sécurité des cyclistes sur les grands axes
  - Un aménagement dédié est nécessaire pour matérialiser la séparation **de la circulation automobile** (des séparateurs peuvent être mis en place à condition de réfléchir à la circulation des eaux pluviales) ;
  - Les aménagements cyclables doivent être suffisamment sécurisés pour permettre aux **jeunes de se déplacer à vélo en autonomie et en sécurité** ;
- Les **différents usagers de la route** (automobilistes, cyclistes et piétons) ne prêtent pas suffisamment attention aux autres usagers, notamment pour les tourne-à-gauche ;
  - Le **manque de visibilité des cyclistes circulant sur la voirie** (aménagées ou sans aménagement), au niveau des entrées chartières des grandes entreprises telles que le siège du CA Agricole est souligné.
  - Il convient de prévoir **un travail de sensibilisation auprès des différents usagers de la route**.

## Synthèse des échanges

### 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 :

- Si des aménagements cyclables sont réalisés sur les grands axes, il convient effectivement de prévoir de **développer des zones 30 dans la ville** ;
- Compte tenu de la configuration de la commune (2 km/ 2km), **la réduction de la vitesse à 30 km ne générera pas de rallongements de temps de parcours conséquents pour les usagers**, d'autant qu'en pratique, la vitesse est réduite du fait de la congestion et du caractère urbain de la commune ;
- **L'installation de coussins berlinois pour ralentir la vitesse de circulation des automobilistes n'est pas souhaitée** : leur présence génère d'importantes nuisances sonores avec la circulation des bus et des camions. Ces dispositifs sont contournés par les motos, dont la vitesse de circulation n'est donc pas ralentie ;
- **L'installation de « radars pédagogique »**, bien que couteux, est demandée dans les secteurs à enjeux (proximité des écoles par exemple) pour permettre aux automobilistes de se rendre compte de leur vitesse de circulation ;
- Le Plan de Mobilité propose des solutions pour améliorer le fonctionnement de la circulation motorisée, des livraisons et des cyclistes. Il devrait **également proposer des mesures pour renforcer l'usage des transports en commun et du covoiturage**. Une part importante des déplacements depuis Montrouge est réalisée en voiture, alors que l'offre de transports collectifs est adaptée.
- Plusieurs participants expriment **le souhait que l'offre de Montbus soit renforcée**. Ce service devrait permettre à des habitants de réaliser des courts trajets dans la ville en bus, notamment pour rejoindre les stations de métro de Mairie de Montrouge et de Barbara.
  - La ville précise que la **ligne est gérée par l'Etablissement Public Territorial (EPT) Vallée Sud Grand Paris** (intercommunalité). La ligne a fait l'objet d'un appel d'offre et le service ne peut être révisé à très court terme (période d'exécution du contrat) ;
  - Des **réflexions sont actuellement menées pour réviser la desserte de la ville** pour proposer une offre adaptée aux besoins des habitants. Des comptages sont notamment prévus pour connaître les usages de la ligne et identifier les tronçons à renforcer ;
  - En première approche, le **service serait à renforcer seulement à certaines heures** de la journée (en période de pointe du matin de 8h à 10h et en période de pointe du soir, de 17h à 20h) ;
- Les participants demandent si le Plan de Mobilité prévoit de proposer des mesures allant générer des **modifications de l'offre de stationnement**.
  - La ville répond que **60% de l'offre disponible en souterrain n'est actuellement pas occupée**, une part du stationnement proposée au sein des entreprises telles que le Crédit Agricole est également disponible ;
  - La réflexion doit être menée à l'échelle de la ville car **l'offre est inégale entre les différents quartiers**. Par exemple, dans le quartier Boileau construit après la réforme du PLU dispose d'une offre plus importante pour les logements ;
  - Une **mise en relation entre les besoins/ les usages et l'offre disponible est nécessaire** (tarifs, mutualisations, gardiennage...). Pour mener cette réflexion de fond, une étude dédiée sera réalisée en 2022.
- La ville fait l'objet de différentes évolutions. Il est **important de ne pas être trop ambitieux dans les mesures à mettre en œuvre, mais de les décider et de les appliquer de manière progressive** afin de bien observer les différents impacts, en commençant par la mise à sens unique de l'avenue Jean Jaurès et des actions qui s'y rattachent, et en marquant un temps d'arrêt avant de mettre en œuvre les autres mesures.

## Synthèse des échanges

### Poursuite de la démarche

- Les participants souhaitent **poursuivre les échanges sur le plan de mobilité**. Des échanges seront menés dans le cadre de la Commission « Mobilité ».
- Les participants **souhaitent disposer d'éléments du diagnostic**, notamment des enjeux / besoins exprimés par l'association MBD, pour réfléchir aux solutions à mettre en œuvre.
- **Une « boîte à idées » sera par ailleurs mise à disposition des membres des comités de quartier** pour recueillir les différentes suggestions. Cette boîte à idée sera créée à l'issue de la tenue des différents comités de quartier, afin de répondre aux différentes demandes exprimées.