

COMPTE RENDU REUNION

OBJET :	AMO pour le plan de mobilité de la ville de Montrouge Comité de quartiers – Vieux Montrouge
DATE :	28/09/2021 – 18h30

Date : 28/09/2021	Auteur : Dalila ZEGAGH	Nbre de pages : 7
Référence du document :	PM Montrouge - CR Comité de quartier - Vieux Montrouge	Indice : V0

PARTICIPANTS :	
<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
Marie COLAVITA	Ville de Montrouge – Présidente du Comité de quartier Vieux Montrouge
Matthieu DEVRIENDT	Ville de Montrouge – Adjoint au Président du Comité de quartier Vieux Montrouge
Dalila ZEGAGH	Ingérop – Chef de projet
Nicolas PORTZER	Ingérop – Chargé d'études
Membres du Comité de quartier Plein Sud	

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).

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 Plein Sud sont présentés (cf. support de présentation). Les points suivants sont discutés :

- **La mise à sens unique de l'avenue de la République dans le sens Sud vers Nord est accueillie de manière partagée** par les participants – les points suivants sont discutés :
 - Certains participants auraient souhaité être concertés sur cette action, avant que celle-ci soit actée par la ville ;
 - 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. Il est donc proposé de libérer de la place actuellement occupée par la voiture, pour d'autres usages, tels que des aménagements cyclables sécurisés ;
 - La mise en sens unique se traduira par le maintien d'une **unique voie de circulation** vers le Nord.
 - La suppression d'un sens de circulation voiture pourrait permettre de **réaliser une piste cyclable bidirectionnelle et d'élargir les trottoirs pour les piétons**.
 - L'estimation du **report de trafic sur l'avenue Henri Ginoux reste limité** à l'échelle de la journée sur cet axe qui supporte un trafic de l'ordre de plusieurs centaines de **véhicules par heure**, en période de pointe.
- Les propositions de mise en sens unique suivants sont discutées :
 - Globalement, le **plan de circulation actuel, avec un nombre limité de sens unique est apprécié** par une partie des participants.
 - La ville répond que celui-ci doit évoluer pour prendre en compte les nouveaux usages tels que le développement de Waze, de la taille croissante des véhicules et des besoins d'aménagements pour les modes actifs.
 - **Rue Rabelais et rue Quinet Sud** : accord des participants pour éviter un délestage de République et limiter les flux de véhicules sur cet axe où il y a beaucoup d'enfants en lien avec l'école Rabelais ;
 - **Rue Delerue** : la mise en sens unique proposée convient aux participants car l'axe est étroit ;
 - **Quinet Nord** : les avis sont partagés :
 - **Certains trouvent la proposition de mise en sens unique vers le Nord opportune** vue l'étroitesse de la voirie et les conflits récurrents entre automobilistes qui éprouvent des difficultés à se croiser ;
 - **D'autres proposent de laisser cette partie Nord de la rue en double-sens mais en l'interdisant aux poids-lourds ;**
 - **Rues Sadi Carnot et Louis Rolland** : le fonctionnement proposé permettra une mise en cohérence avec le sens de circulation mis en place les jours de marché.
- La **pertinence du maintien des doubles sens est également discutée**. Globalement, cette configuration des voies permet de réduire les vitesses de circulation des véhicules. Cependant, compte-tenu de l'évolution de la taille des voitures, les flux ne peuvent pas se croiser.
- De manière générale, l'objectif des différentes mises à sens unique proposées est de **libérer de l'espace public pour d'autres usages** que ceux de la voiture particulière. Chaque axe fera l'objet d'une **réflexion spécifique, menée par la ville**, auxquelles seront associés les quartiers concernés/ les riverains ;

Synthèse des échanges

- Concernant la largeur des voies de circulation, il est important de **clarifier les usages pour éviter tout détournement par les usagers**, tels que le stationnement en double-file ou le dépassement entre véhicules.
 - La ville précise que le cadre réglementaire s'impose avec l'obligation de respecter une largeur de 4m/4,20 m minimum pour garantir les accès pompiers.
- Les représentants du comité de quartier ne sont globalement **pas favorables à la piétonnisation de la rue de la Solidarité**. Il est notamment important d'attendre la requalification de RD920 qui prévoit la création d'un nouveau carrefour avec la rue d'Estienne d'Orves avant de modifier cette rue, pour éviter de bloquer les usages.
 - La ville précise que ce choix n'est pas acté, mais bien soumis pour avis.
- Concernant le **projet de réaménagement de l'avenue Henri Ginoux s'inscrivant dans le cadre du projet Péri-Ginoux-Gautier, une étude spécifique est en cours** :
 - Un passage à une unique voie de circulation avait été initialement envisagé ;
 - En concertation avec le Département et la RATP, il est désormais envisagé de disposer de deux voies de circulation à l'approche de la rue Gabriel Péri (RD50) afin d'éviter des remontées de file importantes jusqu'au boulevard Romain Rolland ;
 - Le passage à une voie de circulation sur la partie Nord, en parallèle d'autres aménagements, doit permettre de limiter les flux de transit sur cet axe.
- La ville prévoit de **réaliser une étude spécifique sur le stationnement** (automobile et cycle) en 2022. Le sujet du stationnement vélo dans l'espace privé pourra être interrogé.
 - La ville a bien noté qu'une grande partie de l'offre de stationnement voiture en souterrain est disponible (estimé autour de 40% à l'échelle de la ville)
 - **Il y a autant de places vides dans les parkings souterrains que la globalité des places sur l'espace public en surface.**
 - L'étude devra prendre en compte les contraintes d'exploitation de ces parkings dont les DSP sont en cours jusqu'en 2025. Des nouvelles solutions d'exploitations pourraient être mises en œuvre, à cette échéance.
- Concernant le **transport de marchandises et les livraisons** :
 - Il est souligné que des camions avec un tonnage important circulent dans la ville et génèrent des conflits d'usages
- Le **plan de mobilité prend autant que possible en compte les différents projets** prévus dans la ville et les territoires limitrophes, **sans pouvoir toutefois prédire les évolutions des comportements et des flux**.
 - La mise en service des stations de Métro « **Barbara** » et « **Lucie Aubrac** » devraient **effectivement réduire les flux de transit** dans la ville et la mise en service de la ligne 15 du Grand Paris devraient également contribuer à la réduction de ces flux, sans qu'une estimation précise ne soit possible à ce stade.
 - La ville de Montrouge aurait effectivement pu attendre la mise en service des différents projets structurants pour réaliser son plan de mobilité, mais elle a **souhaité se doter à court terme d'un outil pour orienter sa politique de mobilité en réalisant des mesures de court terme** pour améliorer le cadre de vie. Ce plan de mobilité sera évolutif, des mesures complémentaires pourront être mises en œuvre plus tard. Le plan d'action sera phasé, l'ensemble des mesures ne pourra pas être réalisé dans la même temporalité.

Synthèse des échanges

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 Plein Sud sont présentés (cf. support de présentation). Les points suivants sont discutés :

- La ville dispose de plusieurs aménagements cyclables non reliés entre eux et ne permettant pas de réaliser des trajets sécurisés dans la ville :
 - Ces **aménagements cyclables ont vocation à être développés**. Tout l'enjeu du volet « vélo » du plan de mobilité est de permettre de **créer des continuités, pour faciliter la circulation sécurisée des vélos dans la ville**.
 - La ville travaille actuellement avec la ville de Paris pour que soit réalisé un aménagement cyclable sur l'axe Romain Rolland, au moins jusque-là RD920 ;
 - Des échanges sont en cours avec le Département des Hauts-de-Seine (CD92) sur le devenir de la coronapiste aménagée avenue Pierre Brossolette (RD906) et les futurs aménagements cyclables ;
 - Les RD920 et RD62 font l'objet de projets de requalification portés par le CD92 et incluant des aménagements cyclables ;
 - La rue Gabriel Péri (RD50) est également en cours de réflexions, mais les aménagements cyclables sécurisés sont plus difficiles à réaliser, même en supprimant du stationnement, du fait du gabarit limité de l'axe à certains endroits.
 - Les axes Camille Pelletan, Périer et Carves pourraient également accueillir des aménagements cyclables sécurisés si ces voies passent à sens unique, afin de disposer d'aménagements cyclables orientés Est-Ouest. A l'inverse, l'axe Verdier/ Gambetta, qui resterait à double sens pour les voitures, n'aura pas vocation à accueillir d'aménagements cyclables, l'axe étant déjà très circulé.
 - Certains **aménagements cyclables existants ne sont pas adaptés** aux besoins des usages et génèrent des conflits d'usage, notamment :
 - Avenue Jean Jaurès : manque de visibilité de l'aménagement et cohabitation complexe avec les piétons ;
 - L'aménagement situé le long de l'hôtel de ville n'est pas visible et génère de nombreux conflits d'usages ;
 - L'aménagement cyclables situé sur **l'avenue Henri Ginoux**, dont l'intérêt/ la pertinence sont questionnés :
 - L'aménagement cyclable est positionné **dans le même sens que la circulation générale**. Or, de nombreux cyclistes l'empruntent en sens inverse, ce qui provoque des situations dangereuses.
 - La ville précise **que dans les prochains aménagements** (notamment pour le projet Péri-Ginoux-Gautier), les espaces dédiés à chaque mode seront bien séparés, avec un dénivelé de 15 cm pour distinguer la chaussée automobile des aménagements cyclables et des espaces pour les circulations piétonnes. De manière générale, pour éviter de réaliser des aménagements inadaptés, la ville prévoit de les réaliser en concertation avec les comités de quartiers pour qu'ils correspondent bien aux besoins des riverains.
- Pour que la cohabitation des différents usages soit possible et pour éviter les conflits d'usage, les cyclistes tout comme les automobilistes doivent **respecter le code de la route**. Des feux dédiés aux vélos pourraient être installés ;
- L'un des principaux **freins à l'usage du vélo souligné par l'association MBD est le manque de place de stationnement vélo dans les espaces publics et privés**, au sein des différentes résidences de la ville, et le manque d'itinéraires cyclables sécurisés

Synthèse des échanges

- La ville répond qu'elle **ne peut pas imposer dans des espaces privés déjà aménagés la création d'espace de stationnement vélo**. Cependant, elle prévoit l'aménagement de consignes vélos sécurisées sur l'espace public.
- Le développement des arceaux sur l'espace public va se poursuivre à Montrouge avec notamment une installation en amont des passages piétons en remplacement du stationnement automobile.
- Les **zones 30 ne sont pas suffisantes pour permettre la circulation des cyclistes** de manière sécurisée. Les zones 30 doivent systématiquement être complétées de marquage au sol et de panneaux pour rappeler aux automobilistes la présence de cyclistes sur ces axes.
- Il est nécessaire de **prévoir l'aménagement de SAS vélo aux carrefours à feux** pour faciliter la circulation des cyclistes, mais ces aménagements sont rarement respectés par les automobilistes et conducteurs de deux-roues motorisés à Montrouge.
- Il convient de prendre en compte le fait que les **besoins d'aménagements cyclables varient en fonction des différentes catégories d'usagers cyclistes**. Les besoins des « vélotafeurs » / usagers de transit et des usagers occasionnels / locaux sont différents.
 - La ville répond que cette spécificité a bien été prise en compte dans le schéma cyclable proposé à l'échelle de la ville, avec un réseau hiérarchisé, des aménagements structurants sur les grands axes et des aménagements plus légers sur les axes secondaires pour permettre de rejoindre les grands axes.
- **Les participants ne sont pas favorables au déploiement des « cédez le passage cycliste au feu »**, qui peuvent semer la confusion aux intersections.

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 :

- Globalement, les membres du comité de quartier souhaitent que la **place du piéton soit privilégiée** dans les choix du plan de mobilité.
- Les membres du comité de quartier **sont en partie favorables à l'abaissement de la vitesse de circulation à 30 km/h** à l'échelle de la ville.
 - **Cette vitesse réduite correspond déjà aux usages en périodes de pointe**, compte-tenu de la congestion, il est difficile de circuler plus vite. Le choix de réduction de la vitesse sur les axes secondaires semble évident, tandis que sur les grands axes, le sujet reste ouvert. Dans tous les cas, la vitesse de la rue Gabriel Péri (RD50), sous maîtrise d'ouvrage du CD92, ne devrait pas être réduite à 30km/h. La ville remontera toutefois ce souhait au Département.
 - Le **sens de la piste cyclable positionnée sur l'avenue Henri Ginoux**, dont la circulation des cyclistes correspond au même sens que les voitures, pourrait être inversée. Dans le cas d'un abaissement de la vitesse à 30 km/h, les vélos pourront s'insérer plus facilement dans la circulation générale. Les participants sont favorables au passage à 30 km/h sur l'avenue Henri Ginoux. Cependant, cet axe resterait très dangereux, du fait du manque de place pour permettre aux différents usagers de se croiser. La ville précise que la piste cyclable a été positionnée à gauche en prenant en compte le besoin de la circulation des bus RATP et pour limiter le risque d'emportierage ;
 - Dans le cas d'un passage de la ville à 30km/h, **l'ensemble des rues passant à sens unique pourront être empruntées à contre-sens** par les cyclistes, **sauf si la ville publie un arrêté** indiquant le contraire ;
- Des dispositifs de réduction de la vitesse sont souhaités, notamment en entrée de ville, pour « casser la vitesse » par rapport à celle pratiquée sur les grandes routes départementales. Pour limiter la vitesse de

Synthèse des échanges

circulation dans la ville, **l'installation de radars pédagogique est souhaitée**, pour aider les automobilistes à adapter leur vitesse de circulation.

- Les réflexions proposées constituent un beau projet, mais le « **nerf de la guerre** » est le **stationnement**. Il est nécessaire de résoudre les enjeux/ besoins de stationnement pour les voitures et les vélos.
 - En effet, les besoins en termes de stationnement ont beaucoup évolué. Ile-de-France Mobilité réfléchit à des mesures pour développer l'offre de stationnement vélo au niveau des gares et stations.
 - La ville **mènera cette réflexion dans le cadre de l'étude « stationnement » qui sera prochainement lancée en traitant également le besoin de stationnement vélo sécurisé**. L'enjeu est notamment de mettre en relation l'offre et la demande, aussi bien dans les espaces publics que privés. Les parkings souterrains sont vides à 40% de leur capacité et certains parkings d'entreprises disposent également de beaucoup de places vides (mutualisations envisageables).
 - L'offre de stationnement en souterrain est surdimensionnée. 2 parkings de la ville disposent de nombreuses places vacantes : 10 rue Gabriel Péri (environ 60 places) 74 avenue Aristide Briand (environ 140 places).
 - Le parking du Carrefour Market est également vide à 50% de sa capacité.
 - Les parkings souterrains de la ville et le stationnement sur voirie sont gérés par 2 délégations de service publics (DSP) différentes, bien que l'opérateur soit désormais le même pour les 2 DSP.
 - La ville ne peut pas préciser à ce stade, à quelle échéance les places de stationnement vacantes situées dans les parkings privés seront disponibles pour les montrougiens (cela dépendra en grande partie des acteurs privés concernés). Après la réalisation de l'étude spécifique, une plateforme pourra être mise en place pour mettre en relation l'offre et la demande, dans les différents quartiers.
 - **La ville précise que chaque montrougien dispose d'un parking public à moins de 5 minutes de marche de son domicile.**
- Certains participants souhaitent que soit mise en place une verbalisation pour le stationnement des deux-roues motorisés sur les trottoirs.
 - La ville répond que **faute de places de stationnement suffisantes pour les scooters, elle ne souhaite pas les verbaliser à ce stade**, pour éviter de reproduire les mêmes comportements qu'à Paris où les scooters sont stationnés sur les places de stationnement voitures, entre deux véhicules. Lorsque la ville mettra en place des aménagements adaptés à leurs besoins, la verbalisation pourra être mise en place pour sanctionner les usagers qui ne les respecteront pas.
- **Des aménagements paysagers sont souhaités** pour développer des espaces verts, peu nombreux dans la ville, en réduisant autant que possible l'artificialisation des terres, en évitant l'installation de jardinières et en privilégiant les plantations de pleine terre.
 - La ville répond que **l'objectif de la ville est effectivement de favoriser la réalisation d'aménagements paysagers**, mais ce partage de l'espace public n'est pas toujours possible compte-tenu des contraintes liées à la circulation et à l'accès des pompiers (voies d'une largeur de 4m/4m20 minimum, situées à moins de 8 mètres des façades). Les plantations de pleine terre sont contraintes par la présence des différents réseaux dans la ville, mais cela sera étudié.
- La ville indique qu'elle ne souhaite pas mettre en œuvre de système de trottinettes (et de vélos) en free-floating, car générateur de conflits d'usages sur l'espace public.

Synthèse des échanges

Poursuite de la démarche

- Une synthèse du document support à cette présentation en réunion de quartier sera transmis aux participants à l'issue de la tenue des comités de quartiers ;
- Une **adresse e-mail sera communiquée** pour adresser les différentes observations sur le travail présenté.