

## COMPTE RENDU REUNION

<b>OBJET :</b>	<b>AMO pour le plan de mobilité de la ville de Montrouge Comité de quartier – Plein Sud</b>
<b>DATE :</b>	<b>27/09/2021 – 18h30</b>

Date : <b>27/09/2021</b>	Auteur : <b>Dalila ZEGAGH</b>	Nbre de pages : 5
Référence du document :	PM Montrouge - CR Comité de quartier - Plein Sud	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
Marie-Sophie LESUEUR	Ville de Montrouge – Présidente du Comité de quartier Plein Sud
Maxime VETILLARD	Ville de Montrouge – Adjoint au Président du Comité de quartier Plein Sud
Dalila ZEGAGH	Ingérop – Chef de projet
Nicolas PORTZER	Ingérop – Chargé d'études
Membres du Comité de quartier Plein Sud	

<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 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 globalement bien accueillie** par les participants – les points suivants sont discutés :
  - 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.
  - Des réflexions menées par la ville sont en cours pour permettre les livraisons des commerces de l'axe tout en mettant l'axe en sens unique. M CARRÉ, Adjoint au Maire au Commerce, à l'Artisanat et aux accueils de Tourisme, rencontre actuellement les commerçants dans cet objectif.
  - La suppression d'un sens de circulation voiture pourrait permettre de **réaliser une piste cyclable bidirectionnelle et d'élargir les trottoirs pour les piétons**.
  - La mise en sens unique se traduira par la maintien d'une **unique voie de circulation**.
- Les membres du comité de quartier sont également favorables à la mise à sens unique de voies secondaires, dont les gabarits sont souvent étroits :
  - **La rue Hyppolite Mulin** est une voie étroite. Cette rue est beaucoup utilisée en itinéraire de shunt de l'avenue de la République, régulièrement chargée.
  - La mise en sens unique de **la rue Corneille** est plébiscitée par plusieurs participants
  - Cette mise à sens unique de ces axes secondaires permettra de **redéfinir le partage de l'espace public**, en accordant notamment plus de place pour les piétons.
- **Le fonctionnement des feux tricolores de plusieurs intersections est souligné** : les cycles de feu ne permettent pas un écoulement satisfaisant des différents flux d'usagers, notamment des piétons :
  - La ville répond que ce fonctionnement est lié à **la gestion des feux présents sur les routes départementales**, dont le gestionnaire, le Département des Hauts-de-Seine (CD92), a pour objectif de fluidifier au maximum la circulation voiture sur ces grands axes. Par exemple, le CD92 privilégie la fluidification des flux sur l'avenue Gabriel Péri (RD50) par rapport à l'avenue de la République. La ville ne dispose pas de capacité d'intervention sur ce sujet.
- **Certaines intersections de la ville sont jugées dangereuses**. La sécurisation de certains carrefours situés à proximité des écoles est souhaitée. Ce sujet sera étudié par la ville.
- **La cohérence des mesures proposées dans le plan de mobilité et le projet de tramway envisagé sur l'avenue Pierre Brossolette (RD906) est questionnée** :
  - La ville confirme que ce **projet est à l'étude mais sans que le calendrier soit défini à ce stade**. Compte-tenu des longues temporalités nécessaires à la mise en œuvre de tels projets, celui-ci ne sera pas réalisé avant plusieurs années. Des mesures doivent être mises en œuvre pour améliorer la mobilité à court/moyen terme, sans attendre la réalisation d'un tel projet à très long terme.
- **La circulation sur la place Jean-Jaurès est compliquée**, la visibilité des différents usagers n'est pas satisfaisante (exemple en arrivant de l'avenue Verdier pour rejoindre la rue Maurice Arnoux).
- **Au niveau de la gare Châtillon-Montrouge, un travail est en cours dans le cadre de l'étude de pôle**, associant les différents partenaires concernés (Ile-de-France Mobilités, CD92, RATP, Société du Grand Paris, les villes limitrophes, le promoteur en charge de la construction des espaces situés au-dessus de

## Synthèse des échanges

la gare, etc.). Le passage inférieur de la RD906 sous la voie ferrée est contraint en termes d'espace et ne permet pas une bonne cohabitation de tous les usages. La ville de Chatillon souhaite les aménagements cyclables passent par l'avenue Jean Jaurès (côté Châtillon – RD128A).

- 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 en souterrain est disponible (estimé autour de 40% à l'échelle de la ville, voire à 60% dans le parking INDIGO du quartier). **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, génèrent des conflits d'usages et abiment les chaussées. Ces camions ne devraient pas circuler dans la ville.
  - La ville répond que ce sujet est **complexe car les mesures ne peuvent pas être mises en œuvre à l'échelle de la ville** mais doivent être pensées à une échelle plus large pour développer une réflexion homogène correspondant aux besoins des commerces.
  - Une **réflexion est en cours avec la Métropole du Grand Paris** sur le sujet. La ville de Montrouge, avec les villes limitrophes, participent à des groupes de travail visant à harmoniser la réglementation et les horaires de livraison.

## 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 :

- **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 cyclables situé sur **la rue 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.
    - L'aménagement n'est pas intuitif pour les cyclistes (et les automobilistes), du fait du positionnement de la piste du côté gauche de la voirie. Cette configuration de l'aménagement avait été retenu pour **faciliter la desserte des bus des différents arrêts** présents sur cet axe. Si la piste cyclable est amenée à changer de côté, il serait également opportun de changer de côté le linéaire de stationnement.
    - Cet axe cyclable est également **régulièrement emprunté par des motos**, avec une circulation parfois à contre-sens.
    - La piste **génère des stockages d'eau** quand il pleut, avec des difficultés d'évacuation des eaux liées à la présence de la bordure. Cette situation rend difficile la circulation des vélos sur la piste et des piétons traversant la rue.
    - Malgré cette configuration complexe, certains participants confirment l'intérêt de cet axe cyclable, qui permet une circulation sécurisée pour les cyclistes, sur un axe avec un trafic voiture important.
  - L'aménagement **cyclable positionné le long du siège du Crédit Agricole avenue Jean Jaurès est bien utilisé** par les cyclistes car le trottoir est assez large, bien que sa configuration

## Synthèse des échanges

- ne soit pas idéale. En revanche, **les aménagements présents devant la Mairie (sur trottoir) ne sont pas beaucoup utilisés** car largement empruntés par les enfants y marchant et difficilement accessibles.
- De manière générale, les cyclistes préfèrent que les aménagements cyclables ne soient pas positionnés entre la voie de circulation et le stationnement automobile, du fait du risque d'emportierage. Le positionnement de l'aménagement cyclable est à privilégier plutôt le long du trottoir.
  - La ville précise **que dans les prochains aménagements** (notamment pour le projet Péri-Ginoux-Gautier), les espaces de chaque mode seront bien séparés, avec un dénivelé 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.
- La circulation **des cyclistes sur la partie Sud de l'avenue Jean Jaurès est difficile voire dangereuse**, en raison de l'état de la chaussée, fortement dégradée, avec la présence de plusieurs trous conséquents.
    - La ville prend bonne note de ce dysfonctionnement. Les travaux de **reprise de la chaussée de cette voie pourront être réalisés l'année prochaine**. Une intervention plus rapide n'est pas possible car elle nécessite une intervention au-delà du simple rebouchage des trous étant donné la circulation de nombreux poids-lourds en lien avec les travaux de la gare de Châtillon-Montrouge.
  - L'un des principaux **freins soulevés à l'usage du vélo est le manque de place de stationnement vélo dans les espaces privés**, au sein des différentes résidences de la ville.
    - 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.
  - La **verbalisation du stationnement voiture sur les aménagements cyclables est souhaitée**.
    - Il est précisé que la **Police Municipale réalise régulièrement** des rondes dans la ville mais son travail ne se limite pas à cette action (elle peut être mobilisée sur des urgences par exemple).
    - 2 vidéo-verbalisateurs sont en cours de formation et pourront intervenir en complément des policiers présents sur le terrain.
    - La ville répond que les aménagements cyclables seront complétés, lorsque c'est possible, par des dispositifs limitant l'accès aux voitures sur ces aménagements.
  - 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 des SAS vélo** pour faciliter la circulation des cyclistes, mais ces aménagements sont rarement respectés par les automobilistes à Montrouge.
  - **Les contre-sens cyclables sont peu empruntés par les cyclistes lorsqu'ils ne sont pas matérialisés** par du marquage et des panneaux, car les automobilistes n'ont pas conscience de la possibilité de croiser un cycliste (situation dangereuse).
  - Il est nécessaire d'**accroître l'offre de stationnement vélo**, notamment à proximité des commerces de l'avenue de la République (l'offre actuelle est saturée).
  - **L'intérêt de rendre le stationnement payant pour les 2 roues motorisés**, comme cela a été mis en place dans les communes de Vincennes et de Saint-Maurice, est questionné.
    - La ville répond que cela n'est pas prévu à court terme. Cette réglementation du stationnement 2 roues motorisés pourrait questionner le maintien de la gratuité pour le stationnement vélo. Cependant, la ville pourrait y réfléchir ultérieurement en fonction des mesures qui pourraient être prises dans les communes limitrophes.

## 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 :

- Les membres du Comité de Quartier **sont tous favorables à l'abaissement de la vitesse de circulation à 30 km/h** à l'échelle de la ville et notamment sur l'avenue de la République.
- Pour limiter la vitesse de circulation dans la ville, **l'installation de radars pédagogique est souhaitée**. Cette action fait d'ailleurs partie des projets proposés à court terme dans le cadre du budget participatif. L'aménagement de ralentisseurs de type dos-d'âne n'est en revanche pas souhaitée.
- Des **aménagements paysagers sont souhaités** pour développer des espaces verts, peu nombreux dans la ville. Des aménagements paysagers avec arbres devraient autant que possibles être créés pour séparer le trottoir de la chaussée.
  - La ville répond que **c'est effectivement l'objectif qui est visé**, 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 minimum, situées à moins de 8 mètres des façades).
- La ville devrait **s'efforcer de verdir le plus possible la ville** et de réduire ses espaces bétonnés (limiter l'imperméabilisation des sols). Lorsque l'implantation d'arbres n'est pas possible, le choix des matériaux devrait être adapté (les plus clairs possibles).
- Il est précisé qu'une « **Zone 20** » **est une zone de rencontre, dont la vitesse est limitée à 20 km/h**. Réglementée par le code de la route, équipée d'une signalétique spécifique et d'aménagements cohérents avec cette réglementation, cette zone donne la priorité aux piétons par rapport à tous les autres modes (voiture, cycliste, etc.)
- La **place du piéton ne doit pas être oubliée**. Or, les aménagements sont de plus en plus réalisés pour les autres modes, et moins pour les piétons :
  - Des **espaces publics/ trottoirs avec de l'espace plus importants** pourraient être développés au droit des écoles, notamment, pour faciliter l'attente des parents. Ces espaces actuellement souvent trop étroits sont accidentogènes.
- Les **conflits d'usages des espaces publics liés à l'usage des trottinettes électriques sont soulignés**. Des piétons sont régulièrement renversés. La ville répond que pour limiter ces conflits d'usages, elle ne souhaite pas mettre en œuvre de système de trottinettes (et de vélos) en free-floating.

### Poursuite de la démarche

- Le document support à cette présentation en réunion de quartier sera transmis.
- Une **adresse e-mail sera communiquée** pour adresser les différentes observations sur le travail présenté.