

COMPTE RENDU REUNION

OBJET :	AMO pour le plan de mobilité de la ville de Montrouge Comité de quartiers – Ferry-Buffalo
DATE :	22/09/2021 – 18h30

Date : 23/09/2021	Auteur : Dalila ZEGAGH	Nbre de pages : 5
Référence du document :	PM Montrouge - CR Comité de quartier- Ferry-Buffalo	Indice : V1

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
Adrien LALONDE	Ville de Montrouge – Chargé de projet à la Direction de la Valorisation des Espaces publics et des Mobilités
Damien OBERLÉ	Ville de Montrouge – Directeur de la Valorisation des Espaces publics et des Mobilités
Elisabeth ROSSIGNOL	Ville de Montrouge – Président du Comité de quartier Ferry Buffalo
Pierre BACCON	Ville de Montrouge – Adjoint au Président du Comité de quartier Ferry Buffalo
Sébastien GOMES	Alyce – Expert trafic / circulation
Dalila ZEGAGH	Ingérop – Chef de projet
Nicolas PORTZER	Ingérop – Chargé d'études
Membres du Comité de quartier Ferry Buffalo	

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 Montrouge Ferry Buffalo sont présentés (cf. support de présentation). Les points suivants sont discutés :

- Pour réaliser le diagnostic, des échanges ont été réalisés avec les différents partenaires de la mobilité du territoire, les communes limitrophes dont Arcueil et Chatillon.
- Les **comptages valorisés pour la réalisation du diagnostic datent de 2018**. Ils présentent l'intérêt de pouvoir analyser la circulation en l'absence de situation de travaux (qui génère de nombreuses modifications d'itinéraires) et de contexte COVID, durant laquelle les trafics sont moins importants.
- **L'enquête déployée sur le secteur de la future station Barbara s'est terminée le 21/09**, les résultats sont donc en cours d'analyse. Cette enquête menée par le CD92 sur les communes de Montrouge et de Bagneux doit permettre au CD92 de préciser le programme d'aménagement en espaces publics, notamment pour préparer l'arrivée de la ligne 15 du Grand Paris et faciliter la circulation des bus
- Les participants sont globalement **favorables à la mise en place de sens uniques** ;
 - Les passages en sens uniques des avenues du **Fort et Victor Bach sont jugées particulièrement adaptées** ;
 - Avenue du Fort :
 - La mise en sens unique évitera les problèmes actuels de croisement des véhicules.
 - Elle permettra d'apaiser la circulation sur cet axe où se situe le lycée Maurice Genevoix ;
 - Le sens proposé, du Nord vers le Sud, correspond aux attentes.
 - Avenue Victor Bach :
 - La rue Victor Bach, actuellement en double sens de circulation, est difficilement circulaire compte-tenu de son gabarit. Le maintien de ce double sens présenterait comme intérêt de réduire la vitesse de circulation des voitures (véhicules ralentissant pour se croiser). La ville précise que cette mise à sens unique permettra de retravailler l'espace public, notamment pour réaliser des aménagements paysagers tout en proposant en réduction de la vitesse à 30 km/h (cf. thème 3) ;
 - De nombreux enfants empruntent la rue Victor Bach à pied, il est donc important de réduire la vitesse sur cet axe ;
 - Un participant indique que la mise en sens unique vers le Nord impliquerait un nombre accru de véhicules sur l'axe. D'autres participants soulignent au contraire que ce sens de circulation serait cohérent avec la rue Henri Ginoux qui est en sens opposé vers le Sud ;
 - Les mises en sens unique devraient s'accompagner de **dispositifs permettant de limiter la vitesse de circulation devant les établissements scolaires** (radars pédagogiques, caméras, ralentisseurs...)
- Les mesures sur le **plan de circulation pourraient aller plus loin, en inversant les sens uniques** sur différentes sections des axes, pour dissuader plus efficacement le trafic de transit :

Synthèse des échanges

- La ville répond que ces **solutions ont été étudiées**, et discutées avec certains Montrougiens, **mais elles n'ont pas été retenues** car elles auraient généré une grande complexité dans la compréhension du plan de circulation et beaucoup perturber les déplacements en voiture des Montrougiens ;
- Il serait possible de « **fermer** » **les rues de Montrouge depuis l'extérieur** avec de nombreux sens uniques sortants pour freiner considérablement le trafic de transit mais les conséquences pour la circulation des Montrougiens seraient très importantes.
- **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 le mettant en sens unique.
- L'un des **principaux points de conflits d'usage de la ville est le carrefour entre l'avenue de la République et la rue Gabriel Péri (RD50)**, où l'enjeu est de permettre que les voitures sortent au plus vite de l'axe République.
- **Sur l'axe Gambetta :**
 - Un participant questionne l'intérêt de mettre en place un sens unique sur cet axe.
 - Il est précisé que les flux de transit sont plus limités sur cet axe orienté Est-Ouest par rapport aux axes Nord-Sud ;
 - La circulation des bus sur cet axe impose le maintien du double-sens,
 - Le gabarit de l'axe Gambetta – Verdier ne permet pas la mise en place d'aménagement cyclable sur toute sa longueur.
 - Des aires de livraison sont demandées puisque les poids-lourds stationnent actuellement en double-file. Les camions stationnent sur cet axe lors des marchés ;
- Concernant le transport de marchandises et les livraisons :
 - Il conviendra de réfléchir à **l'organisation des livraisons**. Cette thématique sera intégrée dans l'étude « stationnement » qui sera réalisée en 2022 ;
 - Sur l'avenue de la République, l'enseigne **Auchan est livrée par des poids lourds de 38 tonnes**, ce qui génère des difficultés de circulation. Il est souhaité qu'un arrêté municipal soit adopté pour interdire la circulation des camions de 40 tonnes, qui circulent depuis 3 ans. Les camions stationnent de plus en double-file alors qu'une aire de livraison est disponible rue Molière ;
 - Le 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.
- La ville de Montrouge travaille actuellement avec la ville de Paris **pour que soit conservée le gabarit de l'avenue Aristide Briand (RD920) à l'entrée dans Paris**, pour éviter que Montrouge ne devienne une « salle d'attente » pour rejoindre Paris.

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 Ferry Buffalo sont présentés (cf. support de présentation). Les points suivants sont discutés :

- Un participant s'interroge sur l'**opportunité de déploiement d'aménagements cyclables** dans la ville et le risque que ces aménagements soient seulement associés à un phénomène de mode. Une place suffisante doit être laissée pour la circulation des voitures, pour répondre aux besoins. Certains aménagements cyclables existants (comme sur Marx Dormoy) sont peu utilisés.
- La **majorité des cyclistes respecte peu le code de la route**. Ce comportement est accidentogène. Des mesures devraient être mises en œuvre pour responsabiliser davantage ces usagers de la route, notamment en les verbalisant.
- **Certains aménagements cyclables présents dans la ville ne sont pas adaptés aux usages.**
 - Au **niveau de la Vache Noir**, au Sud de la rue d'Arcueil sur la RD920, les piétons ne disposent plus d'un espace suffisamment large puisqu'un aménagement cyclable a été mis en place sur le trottoir. De nombreux piétons passent de plus par cet itinéraire pour rejoindre l'arrêt de bus Prieur de la Côte d'Or situé sur l'avenue Marx Dormoy (RD62) ;
 - Les **aménagements cyclable de l'avenue Jean Jaurès sont peu visibles** et engendrent des conflits d'usage avec les piétons ;
 - Le passage de la bande cyclable à la voie bus partagée avec les vélos est complexe au Nord de l'avenue de la République, de nombreuses voitures se retrouvent sur la voie bus.
 - Les **futurs aménagements devront s'efforcer de bien séparer les différents usages** : voiture, piétons et cycliste. En cas de place réduite, les vélos doivent partager l'espace avec les voitures et non avec les piétons ;
 - « Les cyclistes sont dangereux » lorsque les aménagements cyclables ne sont pas adaptés.
- La **bande cyclable avenue Henri Ginoux** est positionnée dans le même sens que la circulation générale. Or, de nombreux cyclistes l'empruntent en sens inverse, ce qui provoque des situations dangereuses. En effet, les piétons traversant la rue ne regardent pas dans ce sens et les cyclistes qui sont en contre-sens n'ont pas de signalétique dédiée ni de feux tricolores. Bien que l'aménagement cyclable de l'avenue Henri Ginoux doit être revu, il est nécessaire de prendre en compte la difficulté liée à la présence de nombreuses entrées charetières et bateaux.
- Il est demandé que soit mis en place **une signalétique dédiée et des feux tricolores pour cyclistes** en parallèle du développement des contre-sens cyclables.
- Le **développement des trottinettes électriques, très rapides et silencieuses, doit être encadré** et ne doit pas se faire au détriment des autres usagers tels que les piétons.
- **L'association Mieux se Déplacer à Bicyclette (MDB) souhaite la réalisation de véritables aménagements cyclables continus.** Elle souhaite également que les cyclistes puissent circuler en sens inverse de la circulation générale dans les rues en sens unique.
- Concernant **le stationnement vélo** :
 - Les dispositifs installés doivent autant que possible permettre de réduire les risques de vols, avec des arceaux épais difficilement sciabiles.
 - **Les pincés roues sont à éviter** alors que les arceaux permettant une accroche par le cadre sont à privilégier.

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 participants sont en grande **majorité favorables au développement des zone 30**, et demandent une réduction de la vitesse à 30 km/h sur tous les axes de la commune
 - Cette mesure est particulièrement **importante dans les secteurs où sont situés les écoles, les crèches**, etc. Les espaces dédiés aux piétons au niveau des commerces et des écoles doivent être plus importants ;
 - La **ville précise que la généralisation de la réduction à 30 km/h** ne pourra pas s'étendre aux axes départementaux. La question a précisément été posée au CD92 pour la RD50 au niveau du projet Péri-Ginoux-Gautier et la circulation doit rester limitée à 50 km/h pour permettre un écoulement du trafic fluide sur cet axe Est-Ouest majeur à l'échelle des Hauts-de-Seine.
 - Certains participants souhaiteraient que les grands axes communaux restent à 50 km/h. Cette volonté n'est pas partagée par la majorité des participants.
 - Les **vitesse de circulation sont rarement respectées**. Différentes mesures peuvent être mises en œuvre pour inciter les usagers à réduire leur vitesse, comme des plateaux, des radars pédagogiques, des feux passant au rouge en cas de non-respect de la vitesse limite, etc.
 - La ville propose de mettre en place un radar pédagogique rue Victor Basch.
- Les participants sont également **favorables à la libération de l'espace public pour la réalisation d'aménagements paysagers**.
- **Le visuel d'un exemple type d'aménagement futur d'une rue apaisée en sens unique est approuvé par les participants**.
- Pour suivre l'efficacité des mesures mises en œuvre dans le cadre du Plan de Mobilité, **des indicateurs de suivi seront mis en place dans le plan d'action**, et pourront être alimentés par des retours d'expérience et des données quantitatives. Des comptages pourront par exemple être installés sur les différents aménagements cyclables réalisés pour évaluer leur fréquentation. **Le Plan de Mobilité se veut par ailleurs être évolutif**.

Poursuite de la démarche

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