

COMPTE RENDU REUNION

OBJET :	AMO pour le plan de mobilité de la ville de Montrouge Comité de quartiers – Portes de Montrouge
DATE :	29/09/2021 – 18h30

Date : 30/09/2021	Auteur : Nicolas PORTZER	Nbre de pages : 4
Référence du document :	PM Montrouge - CR Comité de quartier- Portes de Montrouge	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
Damien OBERLÉ	Ville de Montrouge – Directeur de la Valorisation des Espaces publics et des Mobilités
Patrice ONDOUA	Ville de Montrouge – Président remplaçant du Comité de quartier Plein Sud
Patrick XAVIER	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 Portes de Montrouge	

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

- Les participants soulignent **l'intérêt de basculer une partie du trafic de transit empruntant l'avenue de la République sur les routes départementales Pierre Brossolette (RD906) et Aristide Briand (RD920)**.
- Concernant la RD906 :
 - **La ville précise qu'il s'agit d'un axe départemental** dépendant du Département des Hauts-de-Seine ;
 - **Des projets sont en réflexion sur la partie Nord de l'axe (entrée de ville)** avec le Département et la ville de Malakoff ;
 - **L'axe apparaît saturé en périodes de pointe depuis la mise en place des coronapistes**. Le **marquage des coronapistes s'efface** de plus en plus, ce qui engendre une incompréhension des usagers. Des réflexions sont en cours pour créer une voie bus dans le sens Châtillon vers Paris et une piste cyclable bidirectionnelle en dehors de la chaussée.
 - 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.
- Outre les changements de sens locaux, il est demandé si la mise en sens unique de l'avenue de la République a été discutée dans les comités de quartier. La ville précise que de grands choix stratégiques ont été décidés par la Municipalité à l'échelle de la commune afin de structurer le Plan de Mobilité. A partir de ces grandes orientations et choix stratégiques, **les comités de quartier sont interrogés pour définir une déclinaison locale du Plan de Mobilité**.
- **La mise en sens unique de l'avenue Emile Boutroux pose question concernant la dépose/reprise des élèves de l'institution Jeanne d'Arc**. La ville va en effet étudier ce point.
- L'estimation des reports de trafic est interrogée. Il est précisé que les axes alternatifs à l'avenue de la République ont été identifiés grâce aux enquêtes et comptages réalisés auprès d'automobilistes, notamment pour connaître les origines et destinations.
- **La vitesse doit être abaissée sur la rue Maurice Arnoux**. Les ralentisseurs existants ne sont pas assez larges et sont contournés par les deux-roues motorisés et les poids-lourds.
- 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. **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 en prévoyant notamment une diversité d'abonnement (7j/7, 8h20h, 20h-8h...). Des mutualisations sont également à envisager avec de grands acteurs privés disposant de parking souterrain tel que le Crédit Agricole.

Synthèse des échanges

- Un participant souligne que **la libération de l'espace public passe en partie par une réduction de l'offre de stationnement en surface.**
- Il est demandé le pourcentage de places de stationnement qui sera supprimé sur voirie. Selon les projets, la ville indique qu'environ 40/50% des places de stationnement peuvent être supprimés.

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 cyclable devant la Mairie est peu visible et engendre de nombreux conflits d'usage entre cyclistes et piétons ;
 - 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. Les piétons doivent pouvoir circuler sans crainte des vélos sur les trottoirs.
- Il est nécessaire de **prévoir l'aménagement des SAS vélo** pour faciliter la circulation des cyclistes.
- La question des **feux dédiés aux cyclistes** est soulevée. Ce sujet revenant régulièrement dans les comités de quartier, la ville indique réfléchir au développement de ces équipements.
- Le développement des **contre-sens cyclables (sans aménagements) n'est pas souhaité par l'un des participants**. Ce qui est inattendu provoque des situations de danger et c'est le cas des cyclistes en sens inverse de la circulation générale.
- Il est souligné que de **nombreuses motos traversent la place Emile Cresp** pour éviter les feux de circulation, or cette place est piétonne.
- La ville indique que **les trottoirs en free-floating ne sont pas autorisés à Montrouge**.
- L'objectif du Plan de Mobilité est de **hiérarchiser les itinéraires cyclables** afin que les cyclistes puissent emprunter des rues locales apaisées permettant de rejoindre des aménagements cyclables dédiés sur les axes Nord-Sud et Est-Ouest.

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 :

- Un participant souligne l'intérêt de passer à 30km/h la partie Nord de l'avenue de la République et d'y installer un radar pédagogique. La ville répond qu'un radar pédagogique est bien prévu sur cette portion de l'axe et qu'il sera installé une fois le réaménagement de République Nord réalisé.
- 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 y-compris sur les grands axes.
- La matérialisation de la zone 30 est questionnée. **Si le principe de ville à 30 km/h est retenu, la ville envisage d'installer des panneaux en entrées de ville** et non sur chaque rue à l'intérieur de la ville.
- Il est souligné que le panneau de zone 30 est de taille réduite au niveau de la mairie. Il est précisé qu'il s'agit de la taille réglementaire de ce type de panneau.
- Des habitants souhaiteraient que **la rue Gabriel Péri (RD50) soit également limitée à 30 km/h**. La ville remontera l'information au Département qui est gestionnaire de cet axe.

Synthèse des échanges

- Une demande de mise en place d'un couvre-feu pour les motards entre 22h et 8h est formulée. La ville indique que cette mesure n'est pas envisageable.
- Les **traversées piétonnes ne sont pas matérialisées sur la rue Jean Jaurès** puisqu'il s'agit d'une zone de rencontre où le piéton est prioritaire et peut théoriquement traverser où il le veut.
- La ville de Montrouge est considérée comme très minérale. Il est demandé que **des arbres soient plantés** (pas seulement des arbustes) pour créer de l'ombre et des zones de fraîcheur dans la ville. devrait **s'efforcer de verdier le plus possible la ville** et de réduire ses espaces bétonnés (limiter l'imperméabilisation des sols). La ville précise que la plantation en pleine terre nécessite de dévier des réseaux souterrains.
- Il est demandé que **les passages piétons soient plus nombreux sur l'avenue de la République**. La ville indique que le projet République Nord prévoit la création d'un passage piétons supplémentaire.
- **L'association Défi Access**, qui œuvre pour l'amélioration de l'accessibilité de la ville aux déficients visuels, a été consultée dans le cadre de l'élaboration du Plan de Mobilité et est associé aux projets de réaménagement de voirie. En concertation avec Défi Access, la ville a notamment récemment déployé des bandes de guidage au niveau des passages piétons de l'avenue de la République.

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.