

Plan Global de Déplacements

COMPTE RENDU Atelier n°3 – secteur Sud du 20 novembre 2018

Objectifs Prioritaires

Apaiser la circulation

Mode de déplacements prioritaires

Certains participants considèrent que **l'ensemble des modes de déplacements** est concerné, sans « préférence » particulière et qu'il convient d'agir sur tous les modes afin de trouver un équilibre.

Sur le territoire concerné par l'atelier n°3, d'autres émettent une priorité d'action en faveur de **l'accessibilité piétonne** et de la mobilité des personnes âgées.

Retours sur des problématiques d'usage

Modes actifs, circulation et sécurité routière

Globalement **trottoirs trop petits** et pas assez accessibles pour flux piétons importants. + Conflit entre les modes (trottinettes, ...), notamment Bd colonel Fabien, rues Alexis martin et Avaulée.

Passage piéton provisoire rue Mermoz dangereux à cause des vitesses des véhicules trop élevés

Des discontinuités piétonnes ou cyclables liées aux chantiers sont observées.

Passages piéton dangereux à sécuriser, à mieux matérialiser, à mieux éclairer, notamment le passage piéton bd Stalingrad au droit de la rue de l'Espérance, les traversée de l'av Pierre Brossolette vers le métro Chatillon Montrouge

Rue Drouet Peupion, supprimer le **stationnement sur le trottoir** pour permettre la circulation des piétons

Problématiques de **cohabitation des différents modes** sur la **Coulée verte**. Croisement Boulevard Camélinat / coulée verte / rue Guy Môquet : existence de conflits piétons / vélos. La largeur du cheminement piéton sous le pont (côté Ouest notamment) est assez étroite et celui-ci débouche directement sur la coulée verte avec un manque de visibilité (flux de cyclistes boulevard Camélinat vs fréquentation piétonne importante rue Guy Môquet en lien avec la station de métro).

Globalement offre de **stationnement vélo insuffisant**. Les vélos s'accrochent aux barrières et gênent le cheminement des piétons.

Niveau métro Guy Moquet, parking vélo non sécurisé, non visible, non valorisé et insuffisant.

Aménagements disparates et complexes Stalingrad/Barbusse/Avaulée. Mauvaise lisibilité des circulations + flux importants = circulation douce difficile.

rue Alexis Martin pas assez d'espace pour le double sens cyclable et trottoirs pas assez larges

Il n'y a pas de bandes/pistes cyclable rue Jules Védrine et rue Mermoz

Bd Barbusse, piste sur trottoir, non utilisée, non connue des piétons donc cohabitation difficile, difficilement praticable car mal éclairée et réinsertions dangereuses. Sur la Chaussée, circulation vélo difficile car trafic important et limitation à 30km/h non respectée

Circulation vélo au niveau des ronds-points Barbusse et Stalingrad et Camélinat/Raymond David compliquée et dangereuse (insertion)

Chemins vélo carrefour Arblade/Camélinat peu lisibles et dangereux

Les doubles-sens cyclables en zone 30 sur les voies à sens unique (qui sont généralisés sauf mention contraire, avec prise nécessaire d'arrêté par la Mairie) ne sont pas toujours signalisés, tout comme la signalétique « zone 30 » à l'entrée ou à la sortie de celles-ci.

Circulation, sécurité routière et hiérarchisation

Globalement limitation **de vitesse et des zones 30 non respectées**, par incivilité et manque d'aménagements réducteurs de vitesse.

Vitesses non respectées dans la configuration de la rue Hoche, ligne droite avec stationnement des 2 côtés

Globalement **voirie en mauvais état**. Les travaux notamment du GPE, ont un impact important sur la circulation et dégradent d'autant la chaussée. Le secteur Jean Mermoz est particulièrement touché. Le revêtement de la chaussée rue Avaulée est à reprendre pour assurer un minimum de confort pour les cyclistes.

Les nouveaux logiciels de guidage GPS, Waze, ... entraînent un report de trafic de transit sur les petites rues.

Report important de la circulation du bd colonel Fabien sur les rues adjacentes, ... La voie d'Issy, bien que réglementée en zone apaisée et aménagée, est régulièrement utilisée comme itinéraire de shunt en cas de congestion boulevard du Colonel Fabien ; congestion qui a augmenté avec les travaux du Grand Paris.

L'intersection Camélinat/Guy Moquet est dangereuse, notamment conflit de la voie tourne à gauche et du contre sens cyclable.

L'intersection Avaulée/PCV/Paul Bert est très dangereuse. Les flux sont importants et il y a une mauvaise visibilité.

Manque de visibilité (augmenté par la Base vie des travaux du GPE) au carrefour Bd colonel Fabien/place du colonel Fabien)

L'intersection Alexis Martin /PVC est très dangereuse.

Les 2 fois 2 voies du bd Camélinat ne sont peut-être pas utiles

Stationnement

Globalement **stationnement ventouse**. Il faudra faire attention au stationnement des villes voisines et au stationnement de report lié à l'intermodalité

Certains participants résidents s'interrogent sur **l'extension éventuelle du stationnement payant** secteur Sud. D'autres comprennent que cette mesure permettrait d'offrir une solution à la pression

du stationnement et entraînerait une dynamique positive d'évolution des habitudes de déplacements. Ils sont prêts à payer une certaine somme. Aussi les résidents ont généralement une tarification spécifique, permettant à la fois de dissuader les stationnements « abusifs » venant de l'extérieur (tarif plus élevé), tout en offrant une réponse acceptable/intéressante pour les résidents : tarif avantageux, cumulé à une libération de places du fait d'un usage moins important, entraînant un gain sur le temps de recherche d'une place.

Globalement stationnement « saturé » dans le quartier, et constat de **stationnement gênants** notamment sur les trottoirs (Jules Védrine).

Le projet en cours, relatif à la création de **parking en silo** secteur Barbusse, en réponse aux besoins des futurs résidents du projet urbain et en partie aux habitants actuels (absence de parking pour la plupart sur ce secteur) n'apparaît pas la meilleure solution pour certains. Un parking enterré serait plus intéressant et « durable » comme type d'aménagement. En surface, l'espace pourrait ainsi être dédié aux autres modes, projets urbains ou espaces verts.

Autre remarques : éco mobilité, cohérence urbanisme/déplacements

Certains participants indiquent que l'aménagement d'un **nouveau collège** au Nord de la ville va entraîner la hausse de flux piétons/vélos traversant la ville. En effet, le collège existant est déjà situé au Nord de la ville. Il est donc rappelé l'importance de la cohérence entre positionnement des générateurs de déplacements / projets urbains / impacts sur la mobilité.

Expérience Pédibus non concluante, peut être non compatible avec l'organisation des familles **Des pédibus** ont déjà été mis en place sur le secteur Barbusse, mais cela n'a pas fonctionné dans la durée (manque d'institutionnalisation du procédé, inadéquation avec les organisations personnelles des parents d'élèves, etc.). Il est indiqué que dans certains pays, une réglementation a été mise en œuvre obligeant de réaliser les déplacements scolaires de courtes distances à pied.

Propositions

Modes doux, sécurité routière et hiérarchisation

Régler les problématiques énoncées précédemment et sécuriser pour les vélos et les piétons **la rue Alexis Martin et la rue Guy Môquet, ainsi que leur croisement**

Améliorer la signalétique et le marquage vélo **au croisement de la rue Alexis Martin / boulevard Camélinat**

Optimiser et sécuriser **le croisement rue Avaulée et rue Paul Vaillant-Couturier**

Améliorer **la lisibilité et la protection des passages piétons** (passages piétons surélevés par exemple et éclairage)

Améliorer / conforter **les traversées piétonnes boulevard de Stalingrad à hauteur du cimetière en lien avec les voies adjacentes**

Supprimer les ruptures de cheminement cyclable

Offrir du **stationnement vélo** placette Barbusse et proposer du stationnement vélo avec possibilité de recharge

Réfléchir aux aménagements cyclables boulevard Henri Barbusse, séparés de la circulation motorisée. Si la limitation à 30 est conservée, poser des radars pédagogiques et/ou de contrôle (avec sanction). Améliorer l'éclairage public sur cet axe. Si piste sur trottoir, différencier la piste du trottoir pour éviter les conflits

Dans les voie à **double sens vélo**, **renforcer la signalisation**, type « vous rentrer dans une rue à double sens »

Assurer une continuité des zones 30 et de leur aménagement ; éventuellement proposer des sections limitées à 30 km/heure sur des voies départementales si nécessaire, mais ne pas pénaliser la lisibilité du réseau structurant en conséquence

Instaurer des **zones de rencontre** dans les petites rues étroites ou en impasse (rue Georges Henri, sentier des bas Garmants, allée Tissot, marie-jeanne, villa sabot, paulette, ...)

Stationnement

Mettre le stationnement de la zone sud payante avec tarification gratuite ou préférentiel pour les résidents

Supprimer le stationnement des 2r motorisés devant l'école Paul Langevin

Réfléchir à la suppression du stationnement sur certaines voies, en faveur des modes actifs (vélos et piétons) : rue Alexis Martin

La suppression du stationnement **boulevard de Stalingrad** entraînerait la nécessité de créer de nouveaux parkings de proximité, même si une partie des gens stationnés sont des visiteurs et non des résidents.

Circulation / stationnement et sécurité routière

Aménager véritablement les zones apaisées (la signalétique verticale ne suffit pas pour avoir des effets positifs). Mettre une signalisation unique en entrée de ville type totem (zone 30, ..)

L'intersection Alexis Martin /PVC suppression feux rouges et création Plateau ralentisseur +priorité à droite ou stop Suppression du feu tricolore **au croisement rue Alexis Martin / rue Paul Vaillant Couturier et mettre un STOP pour mieux sécuriser l'intersection.**

Mettre un feu à l'intersection Avaulée/PVC/Paul Bert

Envisager **la mise en sens unique de la rue Jules Védrières** (dans le sens Est-> Ouest) **et de la rue Jean Mermoz** (Nord-> Sud), **en faveur de la mise en place d'aménagements pour les vélos**

Mettre la rue PVC en sens unique d'Alexis Martin vers Brossolette

Mettre la rue Avaulée en sens unique nord >sud

Requalifier la rue Hoche, réfléchir à la mise en sens unique de la rue Hoche sur la section rond-point / rue Alexis Martin (mise en sens unique dans le sens Ouest -> Est, afin d'éviter les remontées depuis le rond-point vers la rue Alexis Martin notamment).

Augmenter le nombre de sens unique, permettant de contraindre la circulation des automobiles, tout en offrant une récupération possible de l'espace public en faveur des autres modes.

Aménager des ralentisseurs boulevard de Stalingrad, même si les excès de vitesses sont moins réguliers qu'en zone 30.

Réfléchir à une **différenciation de la couleur de revêtement de la chaussée**, selon les modes, pour améliorer la lisibilité des espaces

Envisager des solutions comme **l'aménagement de Chaucidoux**, permettant de conserver les doubles-sens automobiles, tout en offrant des aménagements sécurisés et prioritaires pour les modes actifs (vélos et piétons). Ce type d'aménagement a notamment été mis en œuvre sur des voiries de la ville des Mureaux. A Malakoff, le boulevard Barbusse ou bien la rue Avaulée pourraient être aménagés ainsi.

Autres actions (sensibilisation, éco mobilité, ...)

Mieux répartir les collèges sur le territoire (les 2 sont au sud) pour éviter les flux

La pose de bornes de recharge pour les véhicules électriques à proximité de certains générateurs/équipements notamment (stations de métro, équipements des parkings souterrains publics...) et à minima **la remise en service des bornes de recharge Autolib** existantes pour les véhicules particuliers.

Favoriser la pratique de l'auto-partage, en partenariat avec les entreprises

Développer une politique de communication sur le covoiturage et l'auto-partage, en mettant en avant les multiples avantages afin de sensibiliser les populations (sur la pollution de l'air, en termes financiers...) : communiquer sur les entreprises existantes, telles que Drivy, **à l'échelle des quartiers**

Inciter à et suivre la réalisation **des Plans de mobilité des entreprises**

Renforcer le contrôle et les sanctions pour non-respect des réglementations

Informier sur les nouvelles réglementations et sensibiliser (Code la rue, contresens cyclables, de fait, autorisés sur toutes les voies à sens unique en zone 30, ordre des priorités modales dans les zones apaisées....)

La ville de Clamart est donnée en exemple pour les aménagements de zones apaisées, ainsi que les zones dites « zones vertes » **dans le 14^{ème} arrondissement de Paris.**

Carte de synthèse