

COMMENT
SE DÉPLACER
DEMAIN
À MALAKOFF?



Ville de Malakoff 

Plan Global de Déplacements

Novembre 2020

CODRA 

**état d'esprit
stratis**
facilite l'action publique

CODRA 

 **état d'esprit
stratis**
facilite l'action publique

TABLE DES MATIERES

SYNTHESE DU DIAGNOSTIC	1	Secteurs de projet identifiés dans les Orientations d'Aménagement et de Programmation du PLU.....	19
ENTRE PARIS ET LA BANLIEUE, UNE MOBILITE EN TRANSITION	2	CINQ ENJEUX POUR LE PLAN GLOBAL DE DEPLACEMENTS.....	21
Une forte utilisation des modes actifs	2	SCENARIOS	23
Des déplacements domicile-travail majoritairement réalisés en transports en commun	3	TROIS SCENARIOS ETUDIES.....	24
Une baisse du taux de motorisation.....	4	Scénario 1 : Faciliter les déplacements par modes actifs à l'échelle de la commune.....	25
PROXIMITE ET DENSITE.....	4	Scénario 2 : Apaiser les quartiers pour faciliter les déplacements de proximité	27
UNE DESSERTE EN TRANSPORTS COLLECTIFS RICHE ET DIVERSIFIEE	6	Scénario 3 : Moduler la réglementation en fonction des usages au cours de la journée.....	29
Desserte actuelle en transports en commun.....	6	COMPARAISON DES SCENARIOS	31
Une amélioration de la desserte en transports en commun	7	UNE LARGE CONCERTATION POUR CHOISIR UN SCENARIO	33
UN RESEAU ROUTIER DEVELOPPE MAIS SOURCE DE NUISANCES	8	Des ateliers avec les acteurs de la mobilité	33
DES CONDITIONS DE STATIONNEMENT DIFFERENTES DANS LES PARTIES NORD ET SUD DE LA COMMUNE	9	Un questionnaire aux habitants : « Comment se déplacer demain à Malakoff ? »	33
Offre en stationnement	9	Une réunion publique pour présenter les résultats du questionnaire	33
Pratiques et usages	9	RESULTATS DE LA CONCERTATION	35
DES INITIATIVES D'ECOMOBILITE	10	Profil des répondants.....	35
7 stations de vélos en libre-service	10	Les objectifs.....	37
D'anciennes bornes Autolib' désormais accessibles à tous	11	Les moyens	37
SANTE ET MOBILITE	12	Les aménagements	41
Accidentologie	12	Focus sur le profil « automobiliste »	44
Mobilité et nuisances	12	Focus sur le profil « Cyclistes »	47
CADRE REGLEMENTAIRE	13	SCENARIO RETENU	51
PROJETS PRIS EN COMPTE ET INVARIANTS.....	14	STRATEGIE RETENUE.....	52
Grand Paris Express.....	16	LA STRATEGIE RETENUE.....	53
Quartier Barbusse.....	17	UNE STRATEGIE DECLINEE EN 20 ACTIONS	54
La porte de Malakoff.....	17	DES ACTIONS HIERARCHISEES	55
Safran	18		

Critères d'évaluation des actions	55
DEUX REUNIONS AVEC LE COMITE DE SUIVI DU PGD POUR CONSTRUIRE LE PLAN D' ACTIONS.....	56
UNE REUNION PUBLIQUE POUR FINALISER LE PLAN D' ACTIONS.....	56
PROGRAMME D' ACTIONS.....	57
UN PLAN DE CIRCULATION AJUSTE POUR LIMITER LE TRAFIC DE TRANSIT.....	80
ZOOMS SUR DES SECTEURS STRATEGIQUES.....	82
CŒUR DE VILLE.....	83
Enjeux et objectifs	83
Les actions à mettre en œuvre	83
Schéma d'intentions et d'aménagements	85
AVENUE PIERRE LAROUSSE	86
Enjeux et objectifs	86
Les actions à mettre en œuvre	86
Schéma d'intentions et d'aménagements	87
RUE AVAULEE	88
Enjeux et objectifs	88
Les actions à mettre en œuvre	88
Schéma d'intentions et d'aménagements	89
RUE VOLTAIRE	90
Enjeux et objectifs	90
Les actions à mettre en œuvre	90
Schéma d'intentions et d'aménagements	91
RUE GALLIENI	92
Enjeux et objectifs	92
Les actions à mettre en œuvre	92
Schéma d'intentions et d'aménagements	93

SUIVI ET EVALUATION.....	94
TABLEAU DE BORD : INDICATEURS DE SUIVI ET D' EVALUATION	95

SYNTHESE DU DIAGNOSTIC

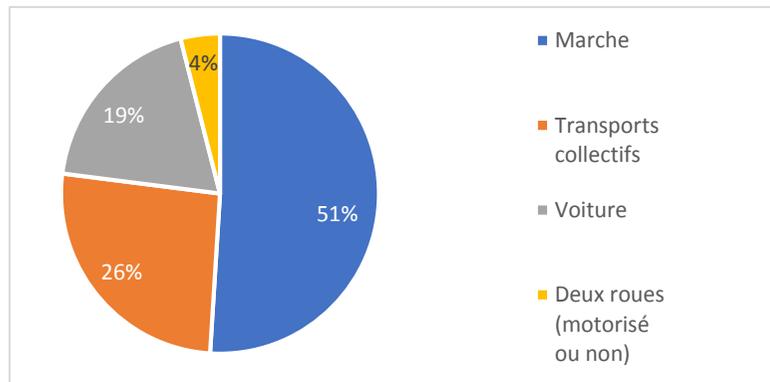
ENTRE PARIS ET LA BANLIEUE, UNE MOBILITE EN TRANSITION

Une forte utilisation des modes actifs

D'après l'Enquête Globale Transport (EGT) menée par l'Observatoire de la Mobilité en Île-de-France (Omnil) en 2010, les Malakoffiots réalisent 4,14 déplacements par jour et par habitant, soit un total de près de 125 000 déplacements par jour.

Plus de la moitié (51%) des déplacements sont réalisés à pied et plus de 80% sont réalisés en transports collectifs, à pied ou à vélo.

Figure 1 : Répartition modale des déplacements des Malakoffiots



Source : EGT 2010 - OMNIL

Plusieurs éléments concourent à faire de la marche le premier mode de déplacement utilisé à Malakoff, notamment :

- Le faible relief, la forte densité urbaine et les faibles distances à parcourir,
- Les zones 30 ou limitées à 30 km/h,
- La présence de la coulée verte, le maillage de venelles et de sentes,
- Le PAVE¹, en majeure partie réalisé,
- La piétonisation de la place du 11 novembre 1918 et des rues alentour.

Plusieurs autres éléments sont toutefois des freins à l'utilisation de la marche, en particulier :

- Les trottoirs étroits et encombrés (véhicules en stationnement),
- Le manque de lisibilité des aménagements et de la réglementation,
- Le déficit d'espaces publics qualitatifs et d'espaces verts,
- Le déficit d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite (notamment généré par les éléments précédents),
- Les conflits avec les autres modes de déplacements, en particulier les véhicules motorisés (niveaux de trafic y compris poids lourds, vitesses...),
- Les coupures urbaines en limite et à l'intérieur de la ville (infrastructures routières et ferroviaires).

¹ Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Aménagements des espaces publics

En 2010, le vélo était beaucoup moins utilisé que la marche, sa part modale étant de moins de 4%. Ces données sont les dernières disponibles mais ont toutefois pu évoluer depuis la réalisation de l'EGT. Une nouvelle EGT a été réalisée en 2018 ; ses premiers résultats montrent que le nombre de déplacements quotidiens à vélo a augmenté de 30% depuis 2010.

A Malakoff, plusieurs facteurs sont favorables au vélo :

- Le faible relief, la forte densité urbaine et les faibles distances à parcourir,
- Les zones 30 ou limitées à 30 km/h,
- La présence de la coulée verte, le maillage de venelles et de sentes,
- Le réseau cyclable existant,
- Les 7 stations Vélib' : plus de 271 000 déposes / prises à Malakoff en 2016.

Il existe toutefois des freins à l'usage du vélo à Malakoff, parmi lesquels :

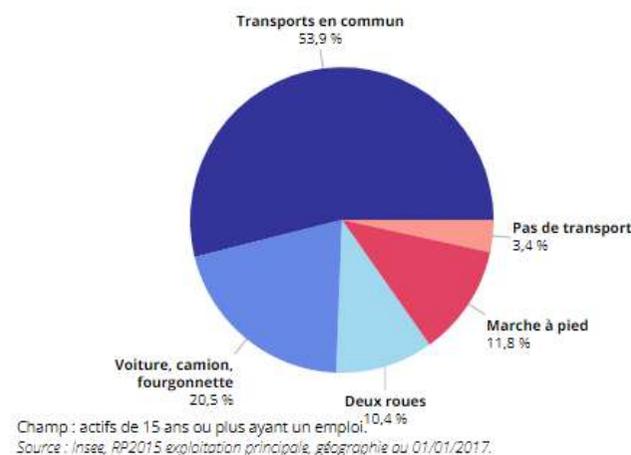
- Des lacunes dans le réseau de voies cyclables, des discontinuités, un manque de lisibilité des aménagements, de la réglementation et de la signalétique,
- Un manque d'offre en stationnement, en particulier dans la partie sud de la commune et aux abords de certains pôles d'échanges,
- D'importantes coupures urbaines en limite et à l'intérieur de la ville (infrastructures routières et ferroviaires).

Des déplacements domicile-travail majoritairement réalisés en transports en commun

D'après l'INSEE, les Malakoffiots utilisent majoritairement les transports en commun (54%) et la voiture (20,5%) pour leurs déplacements domicile-travail (données 2015).

La marche (12%) et les deux-roues (10%) sont les modes les moins utilisés mais leurs parts modales respectives restent importantes.

Figure 2 : Répartition modale des déplacements domicile-travail des Malakoffiots

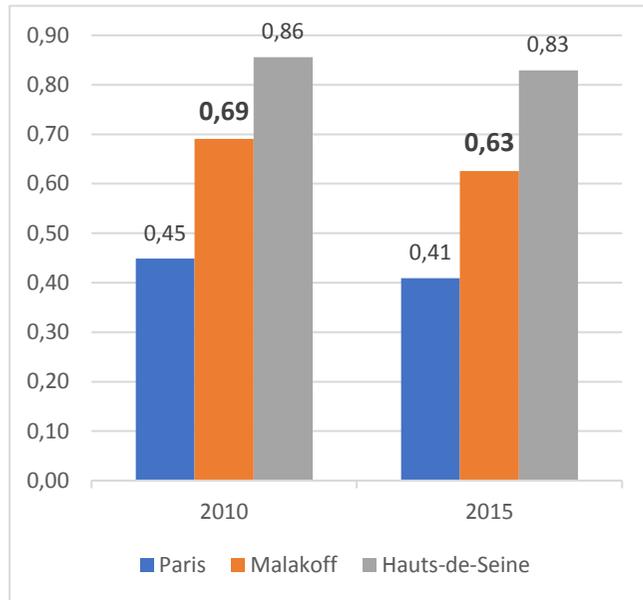


Source : INSEE 2015

Une baisse du taux de motorisation

Entre 2010 et 2015, à Malakoff comme dans l'ensemble du département des Hauts-de-Seine ainsi qu'à Paris, le taux de motorisation des ménages a diminué. La baisse a été aussi soutenue à Malakoff qu'à Paris (environ 9%), alors qu'elle a été de 3% à l'échelle des Hauts-de-Seine.

Figure 3 : Evolution du nombre de voitures par ménage entre 2010 et 2015



Source : INSEE 2015

PROXIMITE ET DENSITE

La ville de Malakoff se caractérise par une faible superficie (2,07 km²), peu de relief et une forte densité humaine (14 443 habitants / km² à Malakoff, contre 20 934 habitants / km² à Paris et 6 003 habitants / km² à Clamart). Ces éléments concourent à faciliter les déplacements à pied et à vélo.

Par ailleurs, les générateurs de déplacements sont globalement répartis de manière homogène sur le territoire communal, bien que la partie nord de la commune concentre davantage de commerces et de services, dans le centre-ville.

Les infrastructures de transport provoquent de nombreuses coupures urbaines en limite et dans la commune :

- Boulevard périphérique parisien au nord,
- Avenue Pierre Brossolette à l'Est, en limite avec Montrouge,
- Voies ferrées à l'ouest, en limite avec Vanves,
- Voies ferrées traversant la commune et séparant le nord et le sud.

Figure 4 : Temps de trajet à pied du nord au sud de Malakoff



Source : Google

Figure 5 : Temps de trajet à pied d'ouest en est de Malakoff



Source : Google

UNE DESSERTE EN TRANSPORTS COLLECTIFS RICHE ET DIVERSIFIEE

Desserte actuelle en transports en commun

La commune de Malakoff est desservie par :

- La ligne de métro 13 (Châtillon Montrouge - Asnières Gennevilliers ou Saint Denis Université),
- La ligne de transilien N (Montparnasse - Sèvres-Rive Gauche),
- Huit lignes de bus : 126 (Parc de Saint-Cloud - Porte d'Orléans), 191 (Porte de Vanves - Clamart/place du Garde), 323 (Issy-Val de Seine - Ivry-Gambetta), 194 (Porte d'Orléans - Lycée de Châtenay-Malabry), 388 (Porte d'Orléans - Bourg-la-Reine RER), 89 (Gare de Vanves-Malakoff - Porte de France), 391 (Gare de Vanves-Malakoff - Bagneux Pont Royal RER) et 475 (Porte d'Orléans - Élancourt Prague),
- La Navette Hirondelle, qui assure une desserte locale des différents quartiers de la ville,
- La ligne de tramway 6 (Viroflay Rive Droite - Châtillon Montrouge).

Six pôles d'échanges structurants à Malakoff ou à proximité immédiate permettent aux habitants d'avoir un accès aisé aux transports en commun :

- Malakoff Plateau de Vanves (M13),
- Malakoff / Rue Etienne Dolet (M13),
- Vanves Malakoff (Transilien N),
- Châtillon Montrouge (M13 et T6),
- Clamart (Transilien N),
- Mairie de Montrouge (M4).

Si de nombreuses lignes de bus desservent le territoire, les caractéristiques urbaines et les pratiques de mobilité dans la commune contraignent la fluidité de leur desserte, en particulier :

- La congestion routière,
- Un plan de circulation avec de nombreuses rues en sens unique,
- L'étroitesse de certaines rues,
- Peu d'aménagements dédiés,
- Le stationnement illicite.

Figure 6 : Desserte en transports en commun de Malakoff



Source : RATP

Une amélioration de la desserte en transports en commun

Réseau local

Accessible gratuitement, la navette Hironnelle assure un rôle de desserte locale des quartiers. Composée d'une ligne unique (identifiée comme ligne 597 par la RATP), elle assure une desserte entre le cimetière intercommunal de Clamart et l'Hôtel de Ville de Malakoff, en desservant les principaux équipements publics de la commune.

Le service est assuré par des navettes de 22 places équipées pour accueillir les personnes à mobilité réduite.

Un projet de modification du tracé de la ligne est à l'étude pour mieux répondre aux besoins des usagers.

Figure 7 : La navette Hironnelle



Source : Ville de Malakoff

Figure 8 : Plan de la ligne Hironnelle 597



Source : RATP

UN RESEAU ROUTIER DEVELOPPE MAIS SOURCE DE NUISANCES

A l'intérieur de Malakoff, plusieurs éléments concourent à limiter la diffusion du trafic de transit, en particulier :

- La hiérarchisation des voies de circulation et la présence d'un réseau structurant,
- De nombreuses voies à sens unique,
- De nombreuses zones 30 et voies limitées à 30 km/h (hors réseau structurant).

Le réseau routier local présente cependant certaines faiblesses :

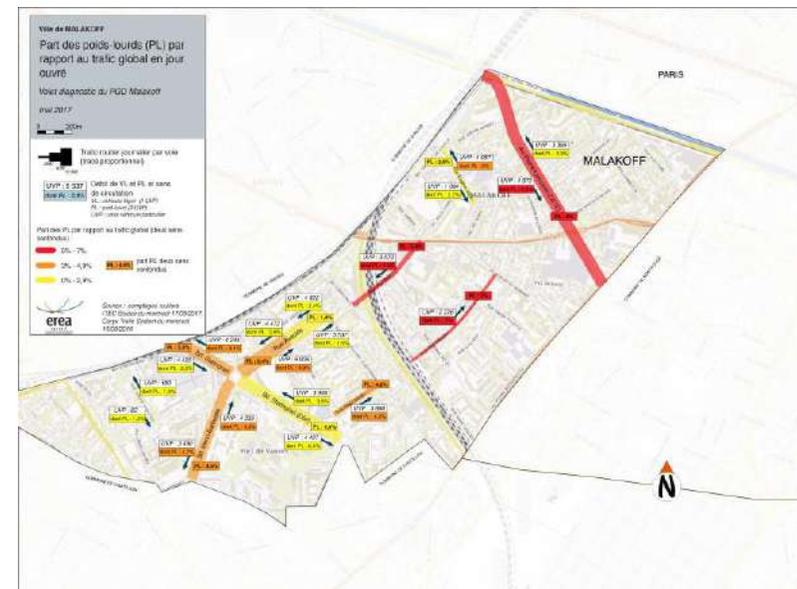
- Un manque de lisibilité et de cohérence des aménagements et de la signalisation,
- Des axes structurants très fréquentés, en particulier l'avenue Pierre Brossolette et le boulevard Gabriel Péri,
- Des voies communales fortement fréquentées, en particulier l'avenue Pierre Larousse, le boulevard Camélinat, la rue Avaulée et le boulevard Henri Barbusse,
- Des vitesses de circulation excessives, en particulier rue Guy Moquet, rue Avaulée, rue Paul Bert, rue Alexis Martin et avenue Pierre Larousse,
- Une configuration urbaine parfois très routière, mal adaptée à la mixité des flux,
- Des flux de transit sur certains axes (non mesurés),
- De nombreux poids lourds sur certains axes de desserte locale (par exemple, 373 par jour avenue Pierre Larousse).

Figure 9 : Hiérarchisation du réseau viaire



Source : Diagnostic du PGD

Figure 10 : Part des poids lourds



Source : Diagnostic du PGD

DES CONDITIONS DE STATIONNEMENT DIFFERENTES DANS LES PARTIES NORD ET SUD DE LA COMMUNE

Offre en stationnement

Malakoff concentre environ 2 600 places publiques de stationnement, soit :

- 2 200 places sur voirie, dont près de 1 700 places règlementées (soit 77% de l'ensemble des places, toutes regroupées sur la moitié nord du territoire),
- 3 parkings payants regroupant près de 400 places.

Dans la moitié nord, la réglementation du stationnement favorise la rotation dans un secteur à la demande importante (avec notamment beaucoup de commerces et de services).

Les résidents et les salariés de cette zone peuvent bénéficier de conditions tarifaires adaptées (abonnements).

Au moins 5 350 ménages disposent d'une place de stationnement privée à leur domicile. Les données de l'INSEE permettent toutefois d'estimer que les ménages de Malakoff possèdent plus de 8 000 véhicules.

Les besoins en stationnement des Malakoffiots ne peuvent pas tous être absorbés par les places privées. Aussi, une part importante des véhicules se reporte sur l'espace public, à la fois dans la partie sud de la commune où le stationnement est non règlementé et dans la partie nord où la population et le bâti son plus denses.

Pratiques et usages

Les observations de terrain menées dans le cadre du PGD ont permis de relever une pression sur le stationnement ainsi que des pratiques illicites, en particulier :

- Dans le centre-ville, les jours de marché,
- Dans les quartiers où le stationnement n'est pas règlementé (gratuit) et aux abords des gares et des stations de métro,
- Dans tout Malakoff, mais particulièrement dans la moitié sud : stationnement sur trottoir, sur passages piétons, arrêts de bus...

Figure 11 : Synthèse des conditions de stationnement à Malakoff



Source : Diagnostic du PGD

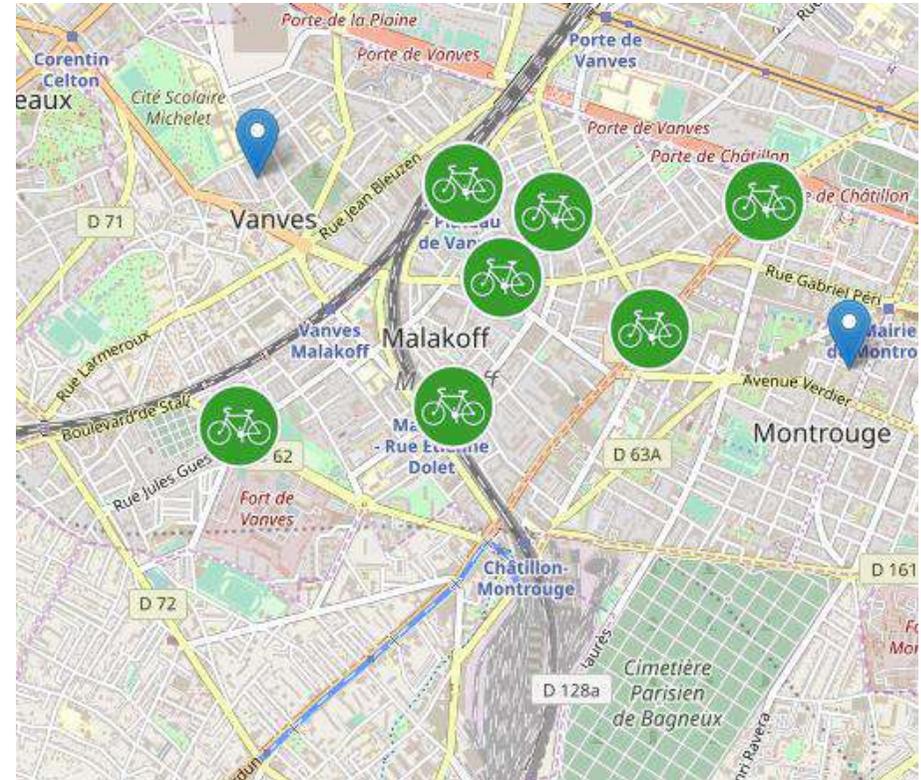
DES INITIATIVES D'ECOMOBILITE

7 stations de vélos en libre-service

La ville de Malakoff accueille 7 stations Vélib'. Si elles ne sont pas réparties de manière homogène sur le territoire (6 dans la partie nord, 1 dans la partie sud), elles sont toutes localisées dans les secteurs les plus denses et/ou à proximité de générateurs de déplacements.

Certaines d'entre elles sont par ailleurs localisées à proximité des stations de métro de Plateau de Vanves et Etienne Dolet.

Figure 12 : Stations Vélib' dans la ville de Malakoff



Source : Syndicat Autolib' Vélib' Métropole

D'anciennes bornes Autolib' désormais accessibles à tous

En juillet 2018, le service Autolib' mettait fin à l'ensemble des activités qu'il proposait en Ile-de-France, notamment à Malakoff. Depuis, la Ville de Malakoff a récupéré l'exploitation des bornes et places de parking dédiées et propose un service d'accès aux bornes pour les propriétaires de voitures électriques qui souhaiteraient y recharger la batterie de leur véhicule (habitants ou actifs de Malakoff).

Ce service est accessible via un abonnement (120 € annuel), à souscrire auprès de la mairie. Il concerne les neuf anciennes stations Autolib', soit 45 places de stationnement, soit 1,7% des 2 600 places de stationnement sur voirie.

Il est globalement sous-utilisé pour le moment.

Figure 13 : Une ancienne borne Autolib'



Source : Ville de Malakoff

SANTE ET MOBILITE

Accidentologie

42% des accidents ayant lieu à Malakoff impliquent une voiture et un deux roues (motorisé ou non) et 19% impliquent une voiture et un piéton.

Les accidents se concentrent surtout sur les voiries structurantes, mais aussi sur certaines voies limitées à 30km/h (points de concentration en violet sur la carte).

Figure 14 : Accidentologie



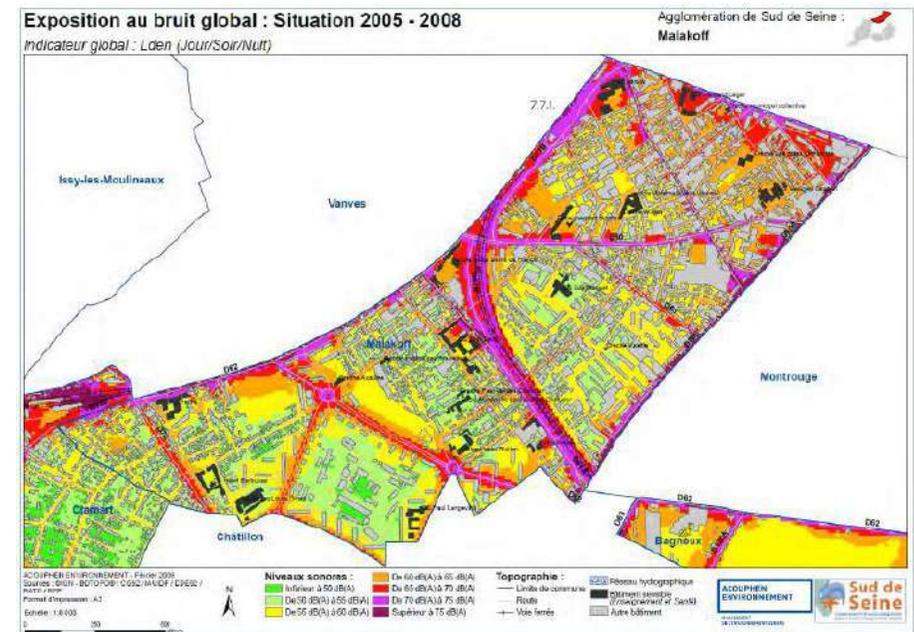
Source : Diagnostic du PGD

Mobilité et nuisances

Les nuisances sonores dues aux flux de circulation routiers se concentrent sur les axes structurants de Malakoff, notamment rue Raymond David, avenue Arblade et boulevard Gabriel Péri.

Certains de ces grands axes sont par ailleurs longés par les lignes de train et de métro parcourant la commune. Le passage des véhicules de transports en commun sur les rails peut aussi être source de nuisances.

Figure 15 : Exposition au bruit global 2005-2008



Source : Diagnostic du PGD

CADRE REGLEMENTAIRE

Si sa réalisation par la ville de Malakoff ne présente pas de caractère obligatoire, le PGD prend en compte l'ensemble des documents réglementaires réalisés à l'échelle de la commune ou d'un échelon supérieur (cf. schéma ci-dessous).

Plan Régional de la Qualité de l'Air (2016-2021)

Région Ile-de-France, 2016

- Mieux maîtriser la circulation, réduire la congestion et la pollution, accompagner les initiatives locales en matière de restriction de la circulation (voies réservées aux bus, aux covoitureurs et aux véhicules propres)
- Promouvoir les nouveaux véhicules, les nouvelles mobilités et les nouveaux usages
- Mettre en place une nouvelle organisation logistique

Plan de Déplacements Urbains

Ile-de-France Mobilités, 2014

- Pacifier la voirie pour redonner la priorité aux modes actifs
- Résorber les principales coupures
- Aménager la rue pour le piéton
- Rendre la voirie cyclable
- Favoriser le stationnement des vélos
- Atteindre des objectifs ambitieux de sécurité routière
- Mettre en œuvre des politiques de stationnement public au service d'une mobilité durable
- Rendre la voirie accessible
- Contribuer à une meilleure efficacité du transport routier de marchandises et optimiser les conditions de livraison

Plan Global de
Déplacements
de Malakoff

Plan de Protection de l'Atmosphère (2018-2025)

Etat, 2018

- Ramener l'Île-de-France sous les seuils européens de pollution de l'air en 2025
- Accompagner le développement des véhicules à faibles émissions : bornes de recharge, politiques de stationnement valorisant les véhicules les moins polluants
- Favoriser l'usage des modes actifs

Plan Climat Air Energie

Métropole du Grand Paris, 2018

- Priorité aux modes actifs
- Développement du covoiturage de proximité
- Amélioration technologique et véhicules propres
- Réduction massive des GES en 2024

Plan Local d'Urbanisme

Ville de Malakoff, 2015

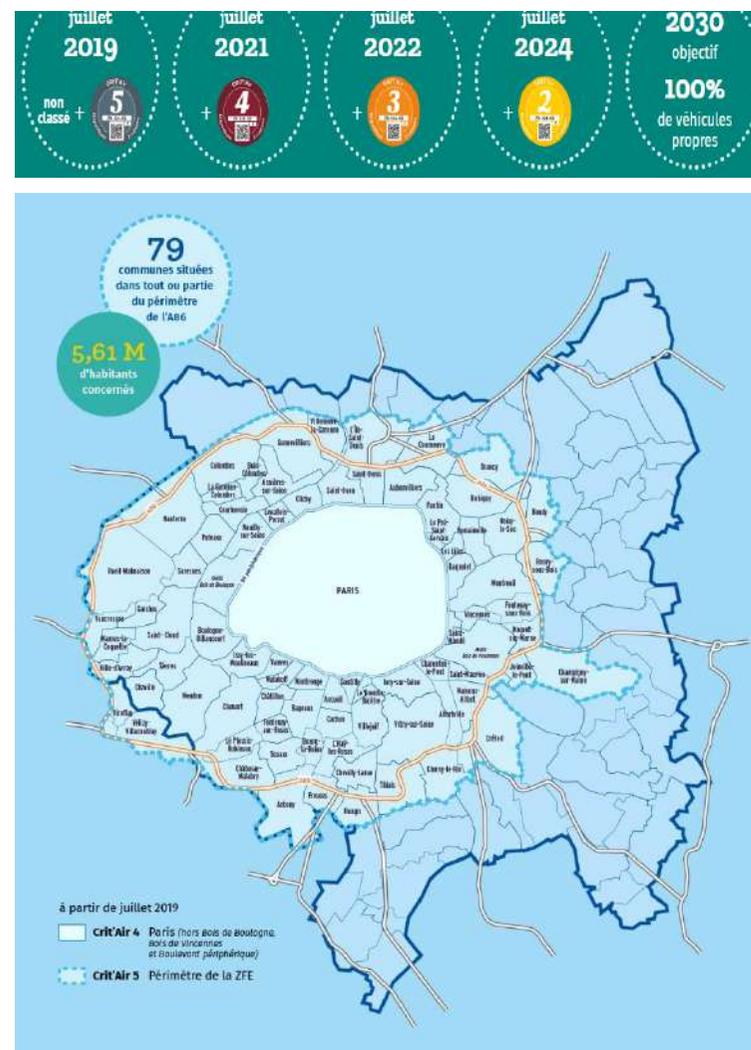
- Améliorer les connexions entre les principales fonctions du territoire
- Améliorer le partage de la voirie et la lisibilité des aménagements
- Relier les polarités structurantes
- Développer les points de stationnement vélo privés et publics
- 0,5 véhicule par ménage en 2030
- Réduction de 10% du taux de venue en voiture des salariés

PROJETS PRIS EN COMPTE ET INVARIANTS

Afin d'anticiper les enjeux à venir, l'ensemble des projets en cours au moment de la réalisation de l'étude a été pris en compte, de même que plusieurs secteurs stratégiques :

- La création de deux stations de métro dans le cadre du projet Grand Paris Express, desservant le sud de Malakoff sans être sur son territoire : Châtillon-Montrouge et Fort d'Issy - Vanves - Clamart. Ces deux stations seront desservies par la ligne de métro 15 Sud, reliant Pont de Sèvres à Noisy – Champs,
- La restructuration des lignes de bus liées à la future ligne 15 Sud (non connue à ce jour),
- La requalification de plusieurs voiries : avenue Pierre Brosolette, boulevard Henri Barbusse et boulevard de Stalingrad,
- Les secteurs de projet identifiés au sein des Orientations d'Aménagement et de Programmation dans le PLU de Malakoff,
- Les secteurs stratégiques du PGD (détaillés par la suite),
- La mise en place de la Zone à Faibles Emissions au 1^{er} janvier 2020 à Malakoff.

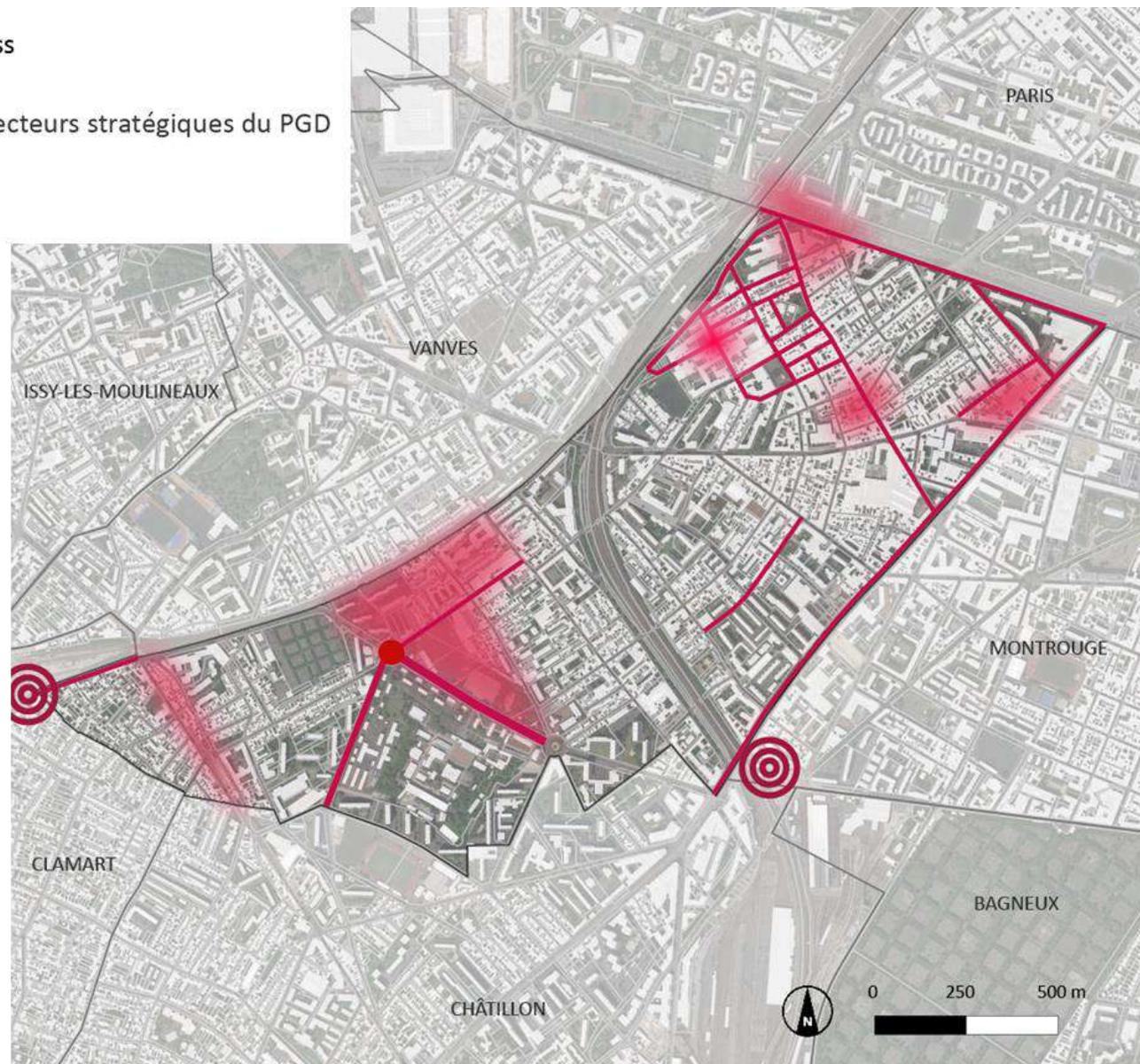
Zone à Faibles Emissions métropolitaine : calendrier et périmètre



Source : Métropole du Grand Paris

Figure 16 : Les projets d'infrastructures et de renouvellement urbain

-  Gares du Grand Paris Express
-  Requalification de voiries, secteurs stratégiques du PGD
-  Secteurs de projets

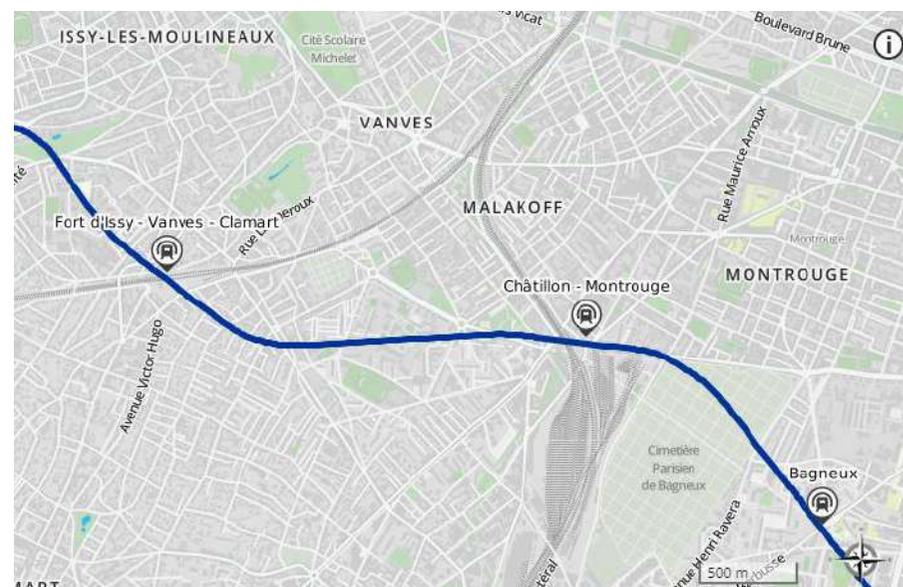


Grand Paris Express

A l'horizon 2025, deux stations de la future ligne 15 Sud desserviront Malakoff. Aucune de ces stations ne sera localisée sur le territoire de la commune, mais en limite extérieure, à Montrouge (station Châtillon - Montrouge) et à Clamart (station Fort d'Issy - Vanves - Clamart).

La proximité de ces stations permettra aux habitants de Malakoff d'y accéder facilement, en particulier depuis la moitié sud de la commune. La ligne 15 Sud permettra d'améliorer les conditions de déplacements, en direction de l'Est (destination Noisy - Champs) et de l'Ouest (destination Pont de Sèvres).

Figure 17 : Desserte de Malakoff par la ligne 15 Sud



Source : Société du Grand Paris

Quartier Barbousse

A l'horizon 2027, le projet de requalification du quartier Barbousse initié par la ville en 2016 permettra d'améliorer le cadre de vie des habitants. Ce projet vise à repenser entièrement le quartier et à le rendre plus attractif, en travaillant particulièrement sur la fréquentation du centre commercial (faible aujourd'hui), la circulation des piétons (compliquée) et le manque d'espaces publics.

La requalification du quartier Barbousse porte à la fois sur l'habitat, l'activité économique et commerciale, les espaces publics, la circulation et le stationnement.

A travers son ambition de redonner une valeur de proximité et de qualité, le projet vise aussi à apaiser les circulations dans le quartier. Il permet notamment d'améliorer les conditions de circulation des usagers des modes actifs.

Figure 18 : Projet du Quartier Barbousse



Source : Ville de Malakoff

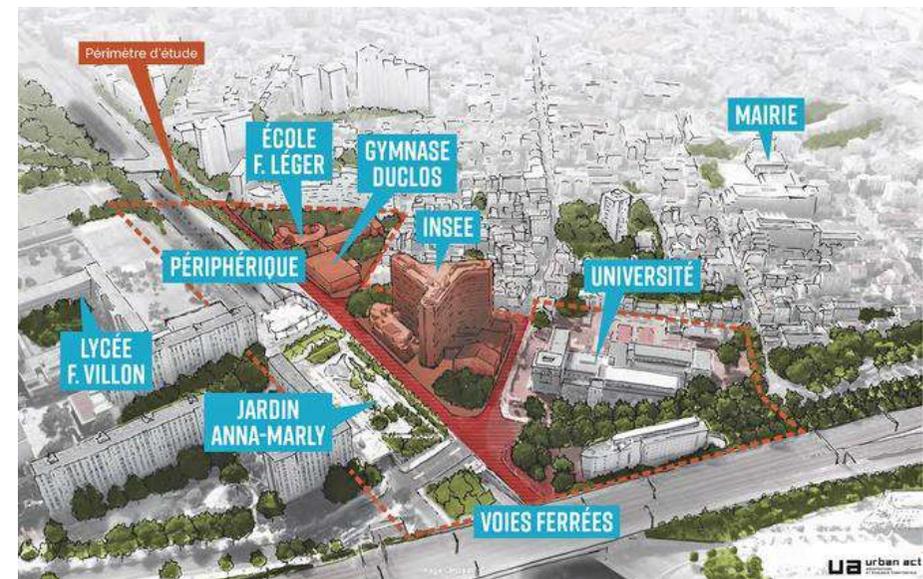
La porte de Malakoff

A l'horizon 2030, l'immeuble accueillant auparavant l'INSEE (désormais inoccupé), situé au niveau de la Porte de Malakoff, à l'extrémité nord-ouest de la commune, laissera place à une tour accueillant 2 600 salariés du Ministère des Affaires sociales.

La ville de Malakoff saisit cette opportunité pour lancer un grand chantier de transformation complète de cette entrée de ville. Le projet « Porte de Malakoff » vise à redonner vie à ce quartier en y développant diverses fonctions urbaines (emplois, équipements, etc.).

L'arrivée de ces nombreux salariés aura un impact significatif sur les mobilités, avec notamment d'importants flux piétons entre le site et les stations de la ligne 13 les plus proches (Malakoff Plateau de Vanves et Porte de Vanves), situées à environ 5 minutes à pied.

Figure 19 : Périmètre d'étude du projet



Source : Urban Act

Figure 20 : Projet de Tour du Ministère du Affaires sociales (vue avant/après)



Source : Urban Act

Safran

L'entreprise réalise actuellement des travaux sur son site en vue de la création de 22 000 m² de bureaux, en face de la station de métro Malakoff - Plateau de Vanves (ligne 13). Ces travaux prendront fin en 2022 et permettront d'accueillir 1 500 salariés sur le site.

Ce projet de bureaux s'accompagne de la création de 70 logements, d'une crèche et de 2 parkings (un de 220 places pour les bureaux et un de 41 places pour les logements).

D'après l'étude de circulation menée en 2018, l'opération générera un trafic routier supplémentaire modéré. Le site dispose par ailleurs d'une bonne desserte en transports en commun.

Cette importante arrivée d'actifs aura un impact significatif, notamment sur les flux piétons, en particulier entre le site et la station de métro.

Figure 21 : Projet des bureaux Safran à Malakoff



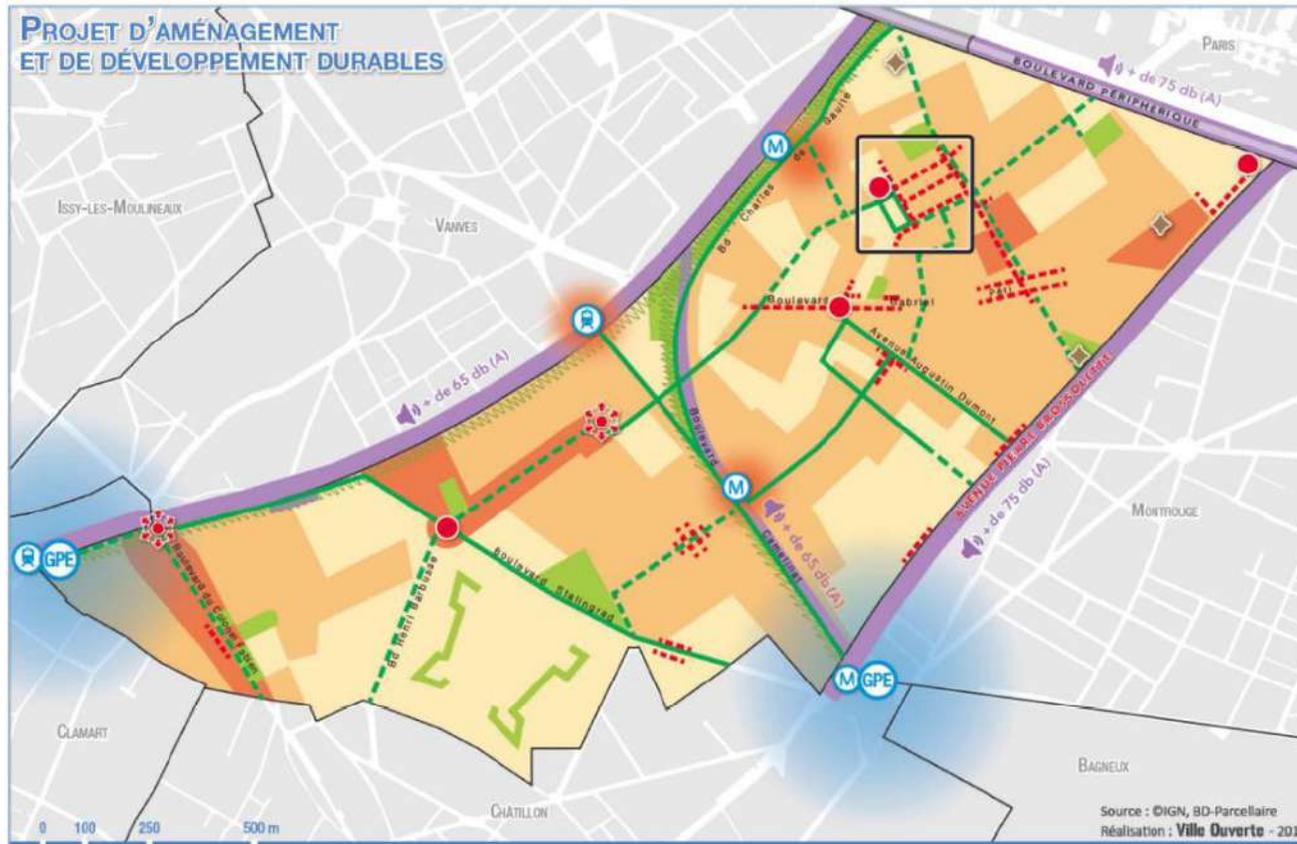
Source : Studios Architecture

Secteurs de projet identifiés dans les Orientations d'Aménagement et de Programmation du PLU

Les Orientations d'Aménagement et de Programmation du PLU, réalisé en 2015, identifient plusieurs secteurs pour mener à bien la politique de développement urbain de Malakoff :

- Avaulée,
- Colonel Fabien,
- Nouzeaux - Barbusse,
- Péri - Brossolette,
- Pierre Larousse.

Figure 22 : Extrait du PADD



PROJET D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLES

- | | | | |
|--|--|--|--|
| | Protéger le patrimoine bâti classé (élaboration de PPM) | | Aménager l'espace des secteurs de projets (CAP) |
| | Protéger le patrimoine naturel public et privé | | Permettre une densification maîtrisée et diversifiée |
| | Développer et valoriser les continuités écologiques | | Renover et équiper les secteurs de grands collectifs et d'équipements |
| | Préserver les cheminements cycles et piétons existants | | Affirmer le rôle structurant des entrées de ville |
| | Mailler et structurer le réseau de cheminements cycles et piétons | | Accompagner l'intensification urbaine autour des gares du GPE |
| | Améliorer l'accessibilité du sud du territoire avec le Grand Paris Express | | Préserver la mixité fonctionnelle du centre-ville |
| | Réduire les nuisances sonores | | Pôles commerciaux à développer |
| | Prolonger la couverture du périphérique parisien | | Pôles commerciaux de quartier à préserver et développer |
| | Limiter les nuisances des axes de transport | | Linéaires commerciaux à préserver |
| | | | AVENUE Affirmer la vocation économique de l'avenue Pierre Brocassette |

Source : PLU de Malakoff

CINQ ENJEUX POUR LE PLAN GLOBAL DE DEPLACEMENTS

A l'issue du diagnostic, cinq enjeux ont été validés par les élus, après concertation avec les habitants et les autres acteurs de la mobilité :

ENJEU 1 : Diminuer les pollutions atmosphériques, sonores et visuelles liées aux déplacements

- Limiter les nuisances induites par les déplacements
- Maîtriser la place des véhicules motorisés, en circulation et en stationnement, tout en assurant l'accessibilité et la desserte

ENJEU 2 : Assurer une offre de mobilité durable et juste, adaptée aux besoins de tous et anticipant les évolutions

- Améliorer les connexions, entre les quartiers et entre les modes de déplacements
- Faciliter l'accès aux transports collectifs

ENJEU 3 : Améliorer le cadre de vie, la santé et la sécurité des habitants en confortant le rôle de la marche et en révélant le potentiel du vélo

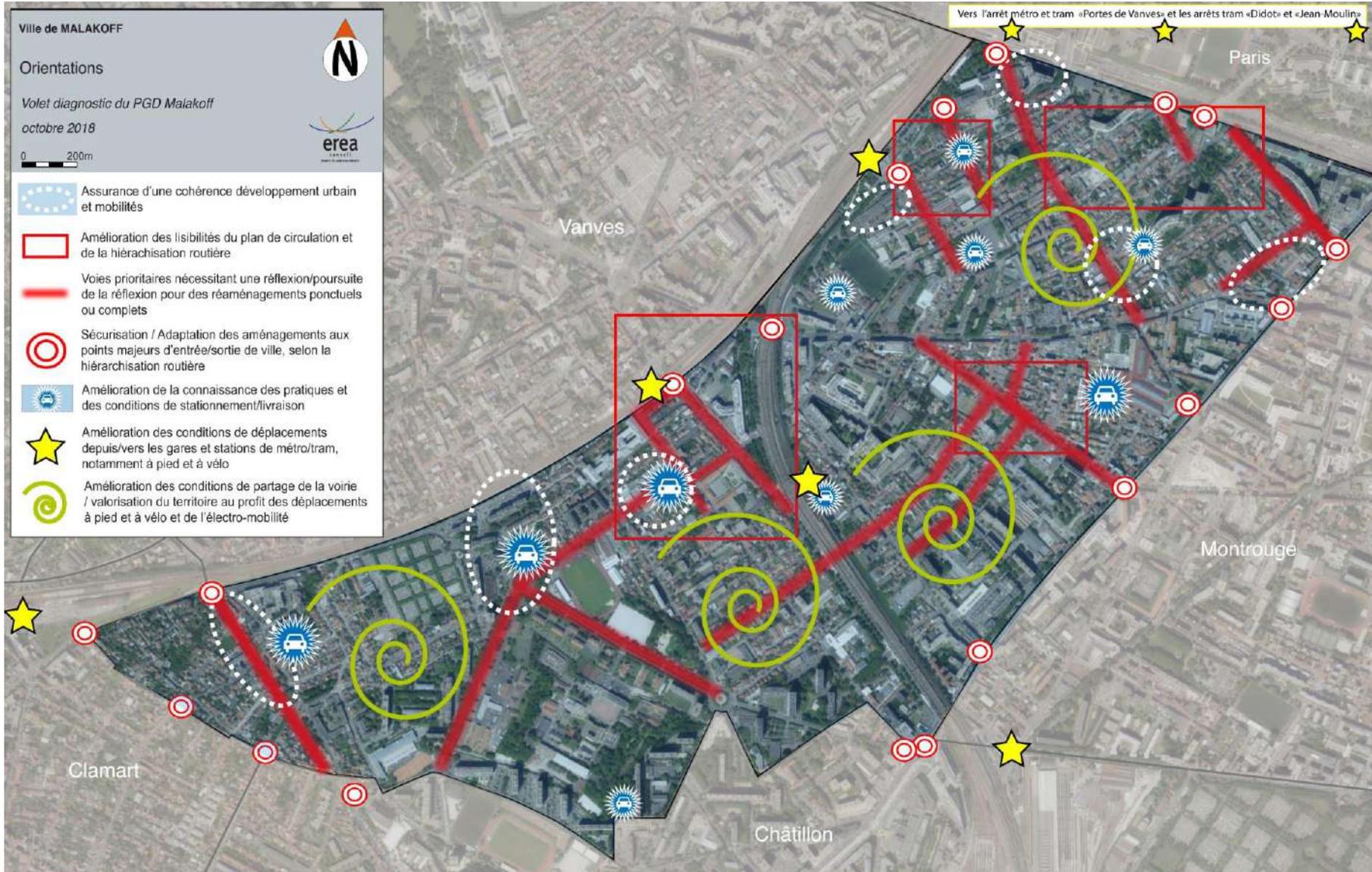
- La marche est déjà le 1er mode de déplacement
- Objectif du Plan Vélo national : 9% des déplacements en 2024

ENJEU 4 : Poursuivre le dynamisme démographique et économique par des conditions de mobilité attractives

- Anticiper les évolutions de la mobilité dans 5, 10, 15 ans

ENJEU 5 : Valoriser les espaces verts, les espaces publics et les sentes et venelles

Figure 23 : Enjeux



Source : Diagnostic du PGD

SCENARIOS

TROIS SCENARIOS ETUDIES

Trois scénarios ont ensuite été construits pour définir la politique de mobilité à l'échelle de la commune pour les 10 ou 15 prochaines années.

Chacun de ces trois scénarios multimodaux répond de manière réaliste aux enjeux de mobilité de la commune identifiés dans la première phase de l'étude. Leur approche est toutefois différente, comme le présent rapport le détaille par la suite :

- **Scénario 1 : Faciliter les déplacements par modes actifs à l'échelle de la commune**

Ce scénario se base principalement sur une mise en réseau des différentes fonctions, des principaux points d'intérêt et pôles générateurs de la commune. Il prévoit notamment de réduire de manière importante les effets de coupure au sein de Malakoff.

- **Scénario 2 : Apaiser les quartiers pour faciliter les déplacements de proximité**

Ce scénario s'appuie sur une hiérarchisation de la voirie et des espaces publics. Il vise principalement à canaliser les principaux flux routiers sur des axes structurants et à valoriser les sentes et venelles au sein de secteurs apaisés.

- **Scénario 3 : Moduler la réglementation en fonction des usages au cours de la journée**

Ce scénario vise à mettre en place des solutions innovantes de partage de l'espace public à travers une modulation des usages autorisés sur certaines voiries selon les heures de la journée et la mutualisation de certains espaces (de stationnement par exemple).

Scénario 1 : Faciliter les déplacements par modes actifs à l'échelle de la commune

Ce scénario se base principalement sur l'aménagement d'itinéraires facilitant les déplacements des piétons et des cyclistes et reliant les équipements structurants. Il vise également à :

- Inciter les automobilistes en transit à utiliser les voies structurantes à travers un aménagement des principaux carrefours,
- Limiter les flux en entrée de commune,
- Faciliter le franchissement des infrastructures ferroviaires par les piétons et cyclistes,
- Apaiser les secteurs autour des parcs et des espaces verts.

A travers son approche locale, ce scénario a plusieurs objectifs :

- Inciter les véhicules en transit par Malakoff à emprunter les axes structurants,
- Faciliter l'accès aux gares et aux stations de métro et tramway,
- Donner la priorité aux piétons et aux cyclistes,
- Conforter la marche comme premier mode de déplacement et faire augmenter la pratique du vélo,
- Améliorer le cadre de vie avec davantage d'espaces verts et d'espaces publics qualitatifs.



ORIENTER

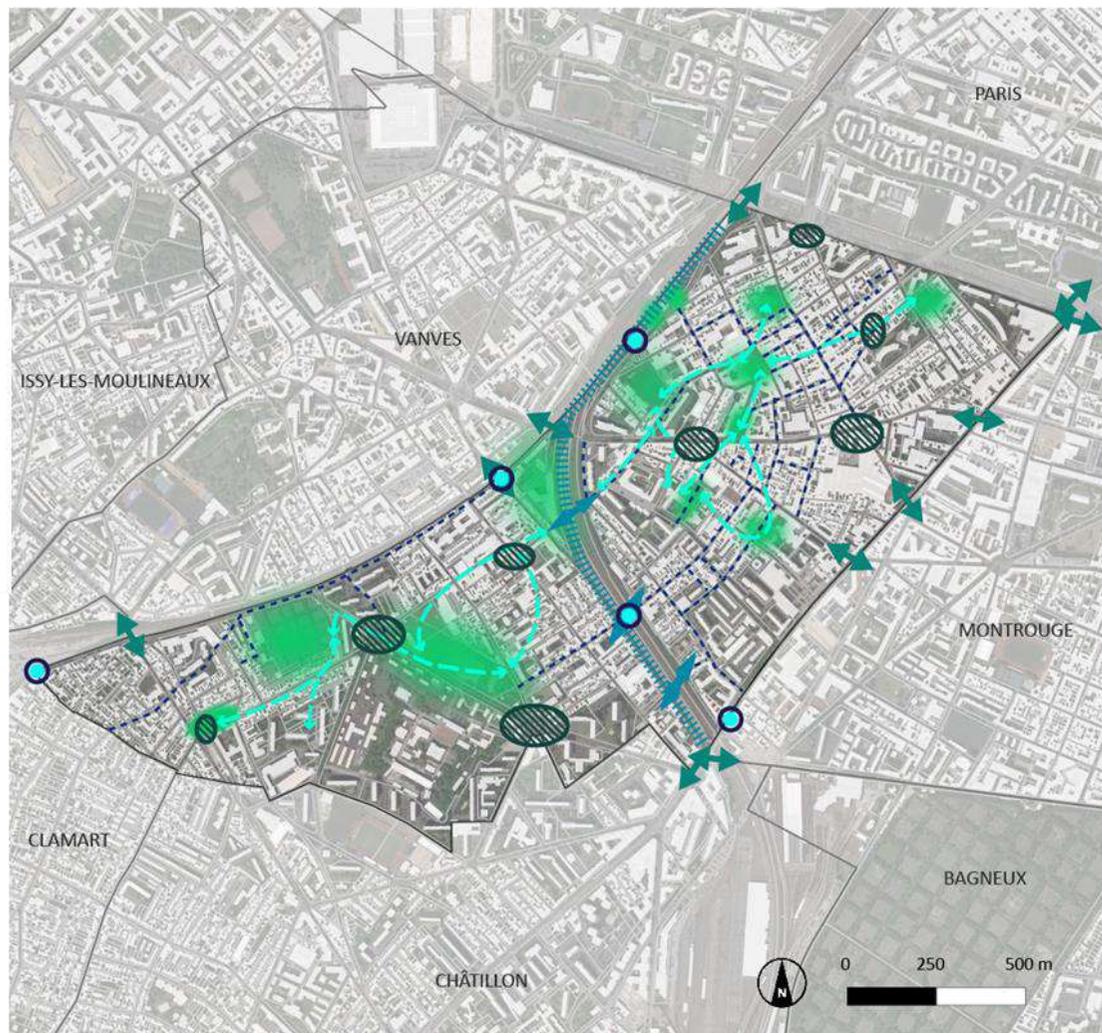
-  Aménager et jalonner les accès aux gares et aux stations de métro et de tramway
-  Créer des itinéraires malins pour les piétons et les cyclistes (venelles, sentes, ruelles)

CONNECTER/ LIER

-  Relier les équipements structurants par des itinéraires pour les piétons et les cyclistes
-  Limiter les flux de transit en entrée de commune
-  Déployer des itinéraires cyclables communaux autour de la coulée verte
-  Aménager les principaux carrefours pour mieux orienter les flux

DÉCLOISONNER, FRANCHIR, TRAVERSER

-  Créer des secteurs apaisés autour des parcs et des espaces verts
-  Renforcer et faciliter les franchissements des infrastructures ferroviaires à pied et à vélo (priorité, continuité, sécurité)



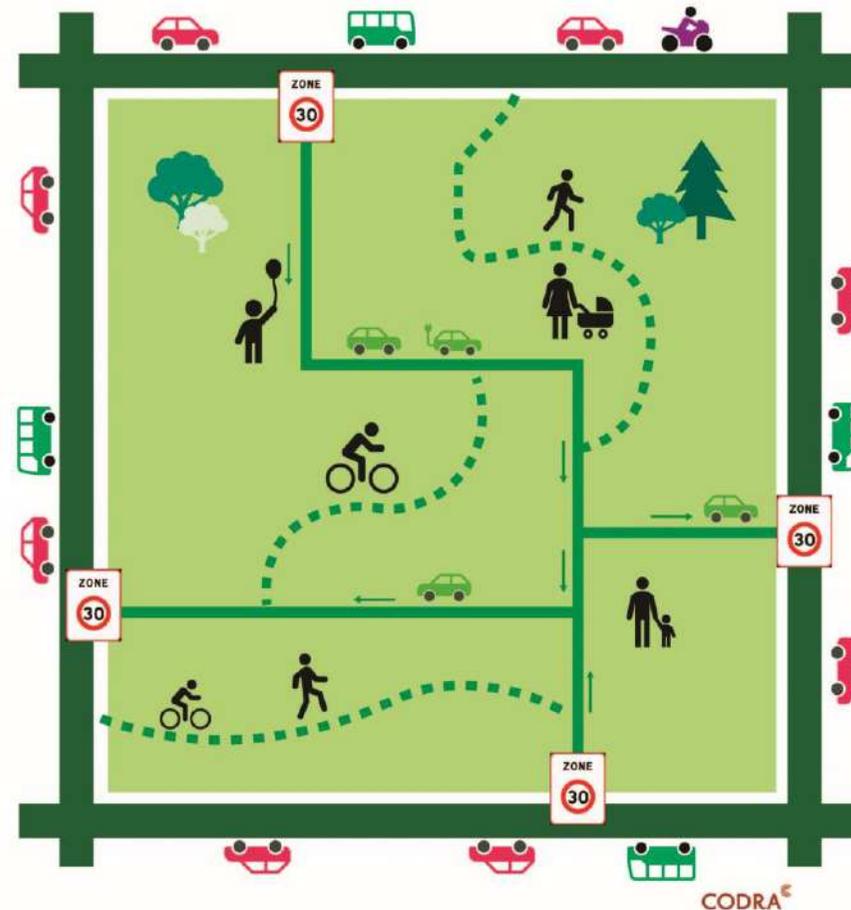
Scénario 2 : Apaiser les quartiers pour faciliter les déplacements de proximité

Ce scénario s'organise principalement à travers le développement du caractère multimodal des axes principaux de Malakoff. Il prévoit un aménagement de ces axes leur permettant d'accueillir l'ensemble des usagers de la voirie, modes actifs compris.

Entre ces voies structurantes, dans l'ensemble du reste de la ville, les circulations routières sont limitées, notamment par des plans de circulation en marguerite à l'intérieur des quartiers. Les sentes et venelles existantes sont valorisées pour l'usage des modes actifs, qui y sont prioritaires. La circulation sur les voies internes aux quartiers se limite à l'usage des modes actifs d'une part, et à la desserte locale d'autre part.

Plusieurs impacts sont attendus pour ce scénario :

- Baisse du trafic automobile et canalisation des flux de transit sur les axes à vocation multimodale,
- Priorité aux bus sur les axes à vocation multimodale,
- Forte hausse de l'usage de la marche et du vélo,
- Marche confortée comme premier mode de déplacement,
- Transformation du cadre de vie autour de mini-quartiers.



CANALISER

-  Accueillir les flux de transit et d'échanges ainsi que les bus sur des axes à vocation multimodale
-  Traiter les accès à Malakoff pour en faire les portes d'entrée d'une commune apaisée

PACIFIER/ PARTAGER

-  Créer des mini-quartiers apaisés à l'intérieur des axes à vocation multimodale (plan de circulation en marguerite)
-  Valoriser les sentes, les venelles et les ruelles pour desservir le cœur des mini-quartiers (priorité aux piétons et aux cyclistes)

MAILLER / VALORISER

-  Donner plus de place aux piétons, cyclistes, etc. en créant des espaces publics de qualité sur le modèle de la place du 11 novembre
-  Créer des espaces publics de proximité à l'intérieur des mini-quartiers



Scénario 3 : Moduler la réglementation en fonction des usages au cours de la journée

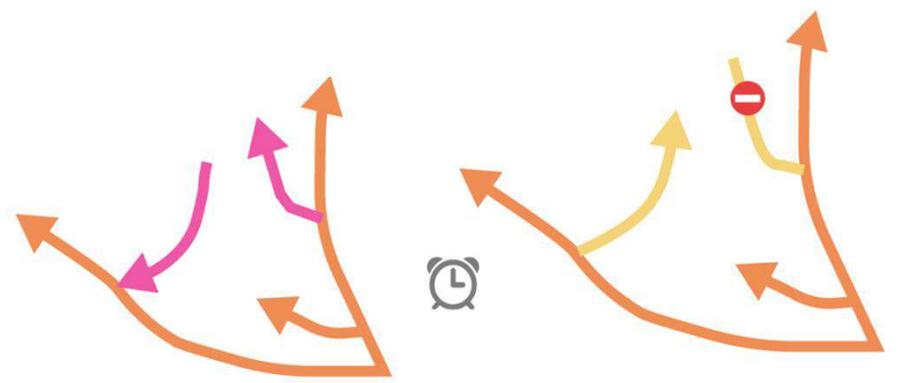
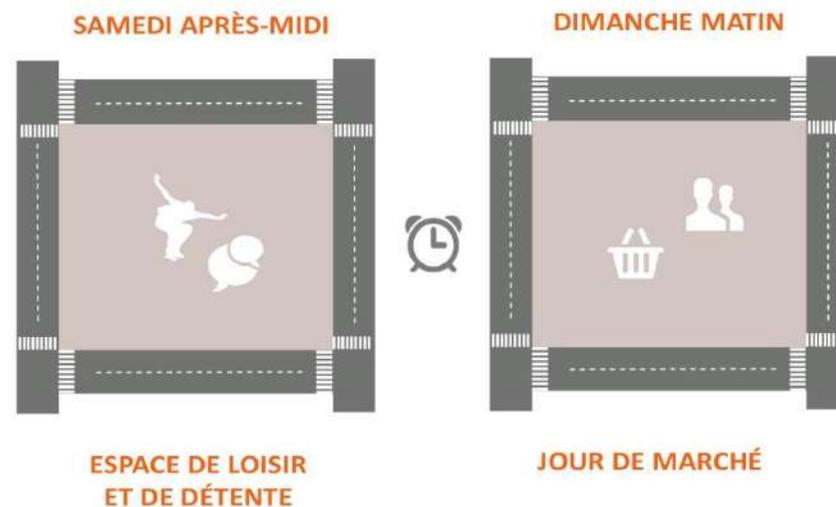
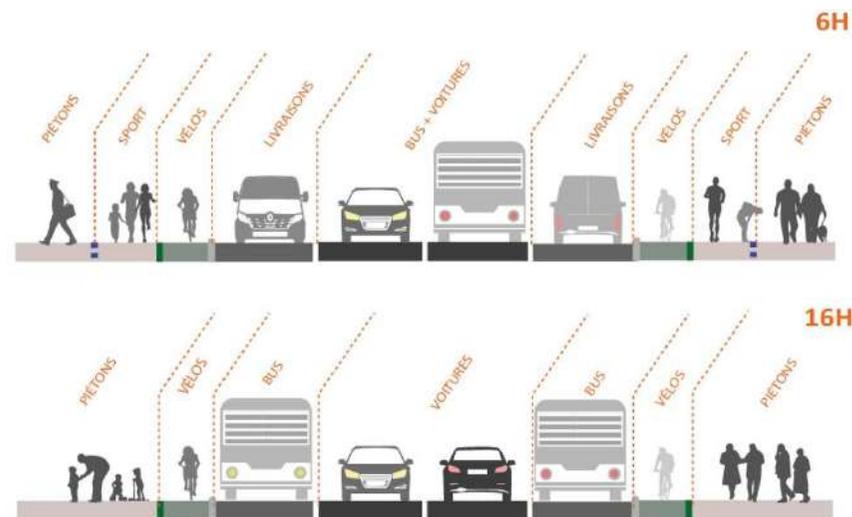
Ce scénario s'organise autour d'une modulation de l'usage des espaces au cours de la journée. Les voies structurantes deviennent des voiries multifonctionnelles, à même d'accueillir les différents usages de l'espace public.

Les voies structurantes sont majoritairement organisées pour répondre aux besoins des automobilistes. Les voies locales donnent la priorité aux modes actifs mais restent accessibles aux véhicules motorisés.

Un maillage de la commune en stations de mobilité partagée vise à inciter et aider les habitants à se séparer progressivement de leur voiture personnelle.

L'offre publique comme privée en stationnements est optimisée, en particulier à travers la mutualisation de certains parkings dont les différents usagers ont des besoins complémentaires non concurrentiels (en particulier, besoins diurnes et nocturnes).

Les entreprises et administrations sont informées et incitées à réaliser des plans de mobilité, qui permettront d'agir sur les déplacements des actifs.



MODULER LES ESPACES

— Aménager les voiries structurantes en voiries multifonctionnelles, accueillant tous les flux de déplacements, tout en favorisant l'activité riveraine

● Créer des espaces publics multifonctionnels, favorisant l'activité riveraine

INTERROMPRE/ INVERSER/ RÉGULER LES FLUX

⋯ Donner la priorité aux usagers autres que les automobilistes sur les voies de desserte locale

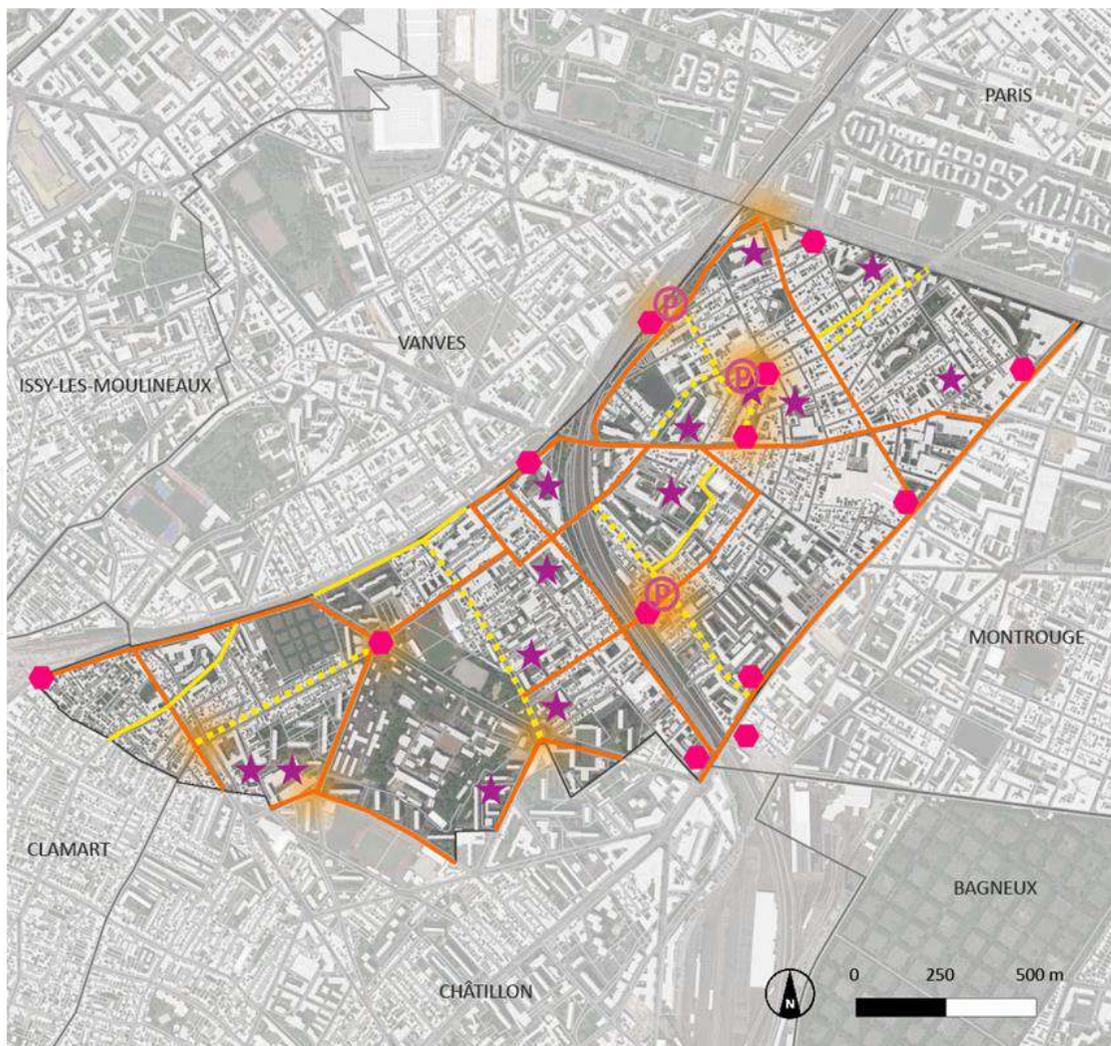
— Assurer des continuités à pied et à vélo

PARTAGER/ MUTUALISER

● Accompagner la baisse du nombre de voiture par ménage en créant des stations de mobilité partagée (voitures / deux-roues partagés)

Ⓟ Optimiser l'offre en stationnement publique et privée en mutualisant les usages

★ Inciter les entreprises et les administrations à réaliser des plans de mobilité



COMPARAISON DES SCENARIOS

Les trois scénarios ont fait l'objet d'une évaluation multicritères, présentée ci-après. Les 5 grands critères ont été définis au regard des enjeux retenus pour le PGD. Ils n'ont pas été pondérés ; tous présentent donc le même niveau d'importance dans la notation.

L'évaluation montre que le scénario 1 est le moins à même de répondre aux enjeux de mobilité de Malakoff.

Les scénarios 2 et 3, bien que très différents dans leurs principes, atteignent un total de points similaire (23 points pour le scénario 2, contre 25 pour le scénario 3).

Ils ne se distinguent pas selon les mêmes critères de notation, notamment sur la valorisation des accès aux stations (privilegiée dans le scénario 2) et sur la prise en compte de l'ensemble des usagers de l'espace public (favorisée dans le scénario 3).

Le scénario 2 répond globalement mieux aux besoins immédiats des usagers des modes actifs. Le scénario 3 permet d'agir plus en profondeur sur les pratiques de mobilité et sur l'évolution du cadre de vie.

Critères	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3
Circulation de transit			
> Concentration du transit sur les axes majeurs	•	•••	••
> Atténuation des conflits entre voitures et autres modes	•	••	•••
Transports en commun			
> Valorisation des accès aux stations de métro et à la gare	••	•••	•
> Amélioration des conditions de circulation des bus	•	••	•••
Modes actifs (marche, vélo)			
> Priorité aux piétons et aux cyclistes	•••	•••	••
> Liaisons internes aux quartiers	••	•••	••
Transformations des pratiques de mobilité			
> Accompagnement de la baisse du nombre de véhicules par ménage	••	••	•••
> Prise en compte des nouvelles solutions de mobilité	•	••	•••
Évolution du cadre de vie			
> Transformation du cadre de vie existant	•	••	•••
> Prise en compte de toutes les catégories d'usagers	•	•	•••
TOTAL	15	23	25

UNE LARGE CONCERTATION POUR CHOISIR UN SCENARIO

Des ateliers avec les acteurs de la mobilité

Les 9 et 12 avril 2019, 3 ateliers ont été organisés avec les habitants ainsi que les acteurs locaux et institutionnels de Malakoff.

Les ateliers menés avec un groupe restreint de personnes (une douzaine environ pour chaque atelier) ont permis d'approfondir collectivement les scénarios et de préciser les objectifs.

Cette démarche a permis d'engager des discussions et des réflexions entre et avec les participants. Elle a conduit à adapter et à préciser les scénarios pour mieux répondre aux besoins des habitants et des actifs.

Un questionnaire aux habitants : « Comment se déplacer demain à Malakoff ? »

Afin que l'ensemble de la population de Malakoff puisse s'exprimer quant à ses préférences et ses souhaits d'évolution des conditions de mobilité à Malakoff, un questionnaire en ligne a été diffusé.

Le questionnaire, en ligne du 11 mai au 2 juin 2019, avait pour objectif de permettre aux habitants et usagers de se prononcer sur les orientations qu'ils souhaitent privilégier pour le futur Plan Global de Déplacements.

Toutefois, le contenu des scénarios étant technique, le questionnaire a pris la forme d'une liste de questions, dont les réponses étaient indirectement liées aux différents scénarios. L'ensemble des réponses, présentées ci-après, ont permis de définir les souhaits de la population et donc le scénario à mettre en œuvre.

Afin de garantir un taux de participation élevé et de faciliter l'appropriation du questionnaire par les habitants, des rencontres ont été organisées sur le terrain, lors de quatre journées importantes pour la vie locale :

- Samedi 11 mai 2019 : vide grenier,
- Samedi 18 mai : journée de la propreté,
- Vendredi 24 mai et dimanche 26 mai : jours de marché.

Lors de ces journées, les habitants ont pu échanger avec l'équipe et répondre au questionnaire via des tablettes numériques.

Au total, 1 126 réponses ont été recueillies.

Une réunion publique pour présenter les résultats du questionnaire

Le 27 juin 2019, une réunion publique a permis de présenter les résultats de la consultation publique, les grands principes de la stratégie retenue et les premières actions à mettre en œuvre en 2020 et 2021.

Document de communication envoyé à tous les habitants de Malakoff en amont du questionnaire en ligne pour les informer de la démarche.

À VOUS DE VOTER!

• Sachez que ailleurs, des hypothèses de travail sont choisies avec les habitants et le Département, c'est à vous de voter sur les orientations qui vous semblent les meilleures.
 • Venez nous rencontrer sur le événement de la Ville du mois de Mai (Village) à partir le 11. Journal Le Sacré Feu à la 15, marché Buisson et Centre-ville...
VOUS POUVEZ FAIRE VOTRE CHOIX DU 11 MAI AU 2 JUIN 2019
PGD.MALAKOFF.FR

UNE DÉMARCHE EN 3 ÉTAPES

JUN - OCTOBRE 2018

C'EST QUI ?
Phase de diagnostic sur les besoins et attentes des citoyens de Malakoff et de la ville.

NOVEMBRE 2018 - FÉVRIER 2019

C'EST QUOI ?
Consultation d'habitants au conseil de la ville et choix des orientations à suivre.
Votre avis compte de 11 mai au 2 juin 2018.

MARS - NOVEMBRE 2019

C'EST POUR QUOI ?
L'adoption et la mise en œuvre de la planification de la ville.
Votre avis compte de 27 juin 2019.

PROCHAIN RENDEZ-VOUS
Rendez-vous public de Malakoff du 2019
JEUDI 27 JUIN 2019
À 18 h 30 - Salle Labo-Paris

[ville-malakoff.fr](http://www.ville-malakoff.fr)
@malakoff

DONNEZ VOTRE AVIS EN VOTANT DU 11 MAI AU 2 JUIN 2019 SUR
PGD.MALAKOFF.FR

COMMENT SE DÉPLACER DEMAIN À MALAKOFF ?

Actualités, les changements annoncés, les enjeux, les défis et les opportunités de demain.

CHIFFRES-CLÉ

- 80 %** La part de déplacements à pied en 2018 (Source : INSEE, 2016)
- 66 %** des Malakoffiens à vélo (Source : INSEE, 2016)
- 22 minutes** Le temps moyen de trajet pour aller au travail (Source : INSEE, 2016)
- 0,63** Le nombre de voitures par ménage en 2018 en France (Source : INSEE, 2016)

UN PLAN GLOBAL DE DÉPLACEMENTS, C'EST QUOI ?

«Une stratégie globale destinée à organiser les déplacements sur le territoire de la ville à l'horizon 10-15 ans»

«Un document prévoit un cadre d'orientation des mobilités pour répondre aux besoins de chacun : habitants, entreprises...»

«Une dimension économique engagée par la ville pour lutter contre la pollution atmosphérique, améliorer la qualité de vie, mais aussi développer aux entreprises et aux locaux, vignette Cofe, centre-ville de la Gare, Parc Expo...»

UN DIAGNOSTIC QUI A FAIT ÉMERGER PLUSIEURS GRANDS ENJEUX

- «Observer les pollutions liées aux déplacements, qu'elles soient atmosphériques, sonores ou visuelles»
- «Assurer une offre de mobilité diversifiée et inclusive, adaptée aux besoins de tous»
- «Anticiper le cadre de vie, le cadre et la sécurité des habitants à ce contact»
- «Le rôle de la mobilité et son rôle dans la prise en compte de la ville»
- «Adaptation des conditions démographiques et économiques par des conditions de mobilité alternatives»
- «Faciliter et encourager les modes de transport doux, les équipements et les espaces publics»

DES ATTENTES SPÉCIFIQUES EXPRIMÉES PAR LES HABITANTS LORS DES ATELIERS

- «Une mobilité inclusive et accessible»
- «Une mobilité plus sûre et plus confortable»
- «Une mobilité plus verte et plus économique»
- «Une mobilité plus sûre et plus économique»
- «Une mobilité plus sûre et plus économique»
- «Une mobilité plus sûre et plus économique»

POUR RÉPONDRE À CES ENJEUX, NOUS VOUS INVITONS À VOUS PRONONCER

Quelles priorités ? Quel type de mise en œuvre ? Quelles modalités ?

Malakoff, ville amie du vélo!

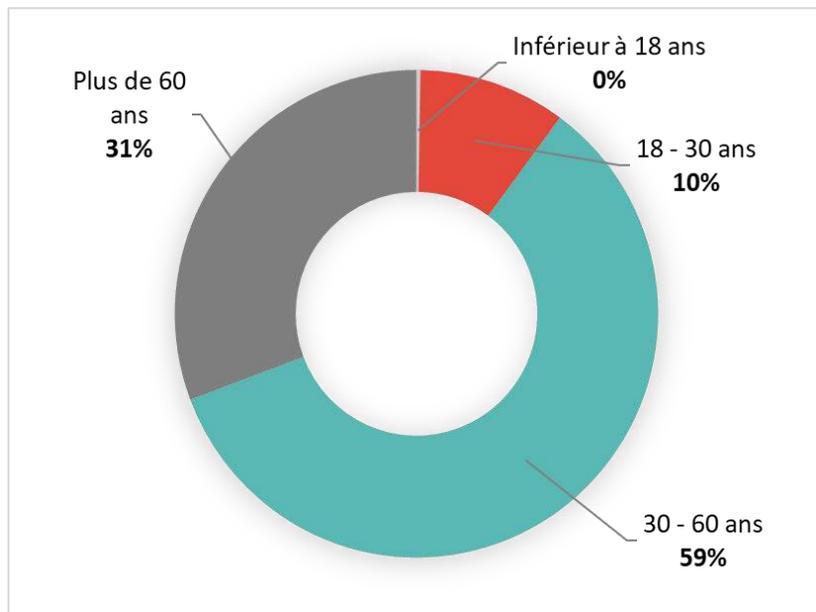
La mise en œuvre de la stratégie de mobilité douce est un enjeu majeur de la ville de Malakoff. Pour cela, nous avons lancé une démarche de planification de la ville pour répondre aux besoins de chacun : habitants, entreprises...»

«Une dimension économique engagée par la ville pour lutter contre la pollution atmosphérique, améliorer la qualité de vie, mais aussi développer aux entreprises et aux locaux, vignette Cofe, centre-ville de la Gare, Parc Expo...»

RESULTATS DE LA CONCERTATION

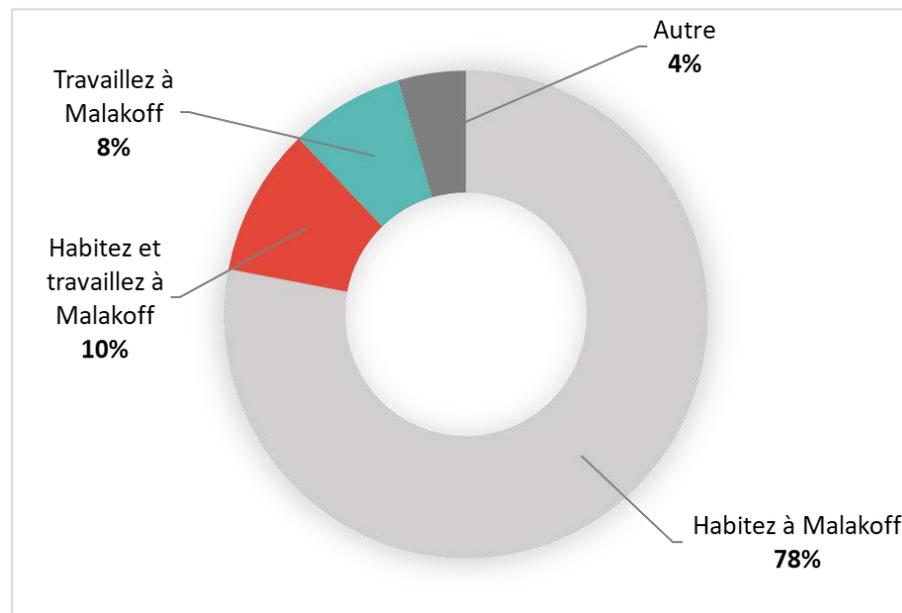
Profil des répondants

1. Dans quelle tranche d'âge vous situez-vous ?



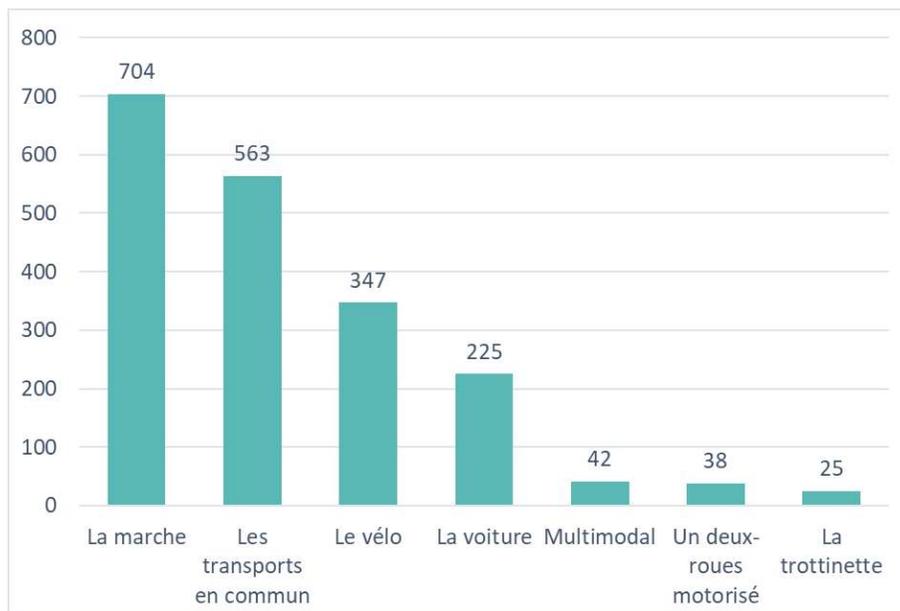
La grande majorité des répondants (666) appartient à la tranche d'âge des 30-60 ans. Seuls 3 participants ont moins de 18 ans.

2. Vous ... (une ou plusieurs réponses)



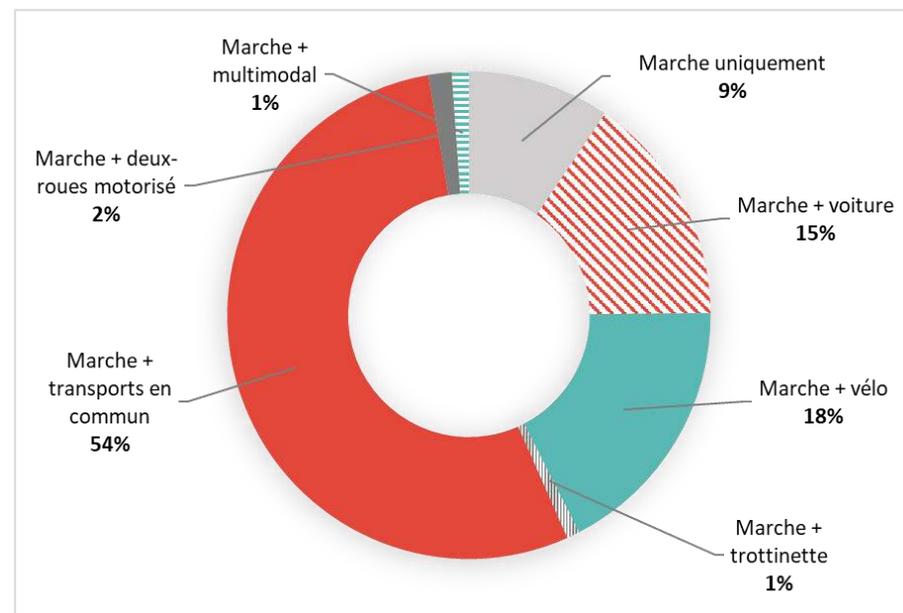
La grande majorité des répondants (88%) habite à Malakoff, voire y travaille, alors que seulement 87 répondants viennent d'une commune extérieure pour travailler à Malakoff.

3. Quel type de transport utilisez-vous le plus souvent au quotidien ? (1 ou 2 réponses)



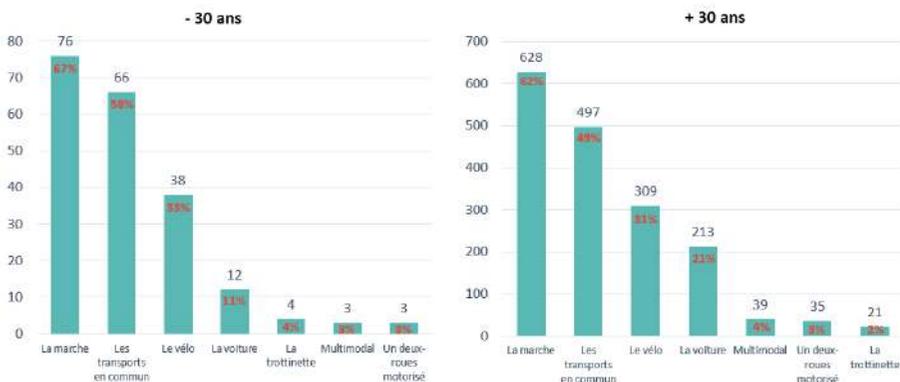
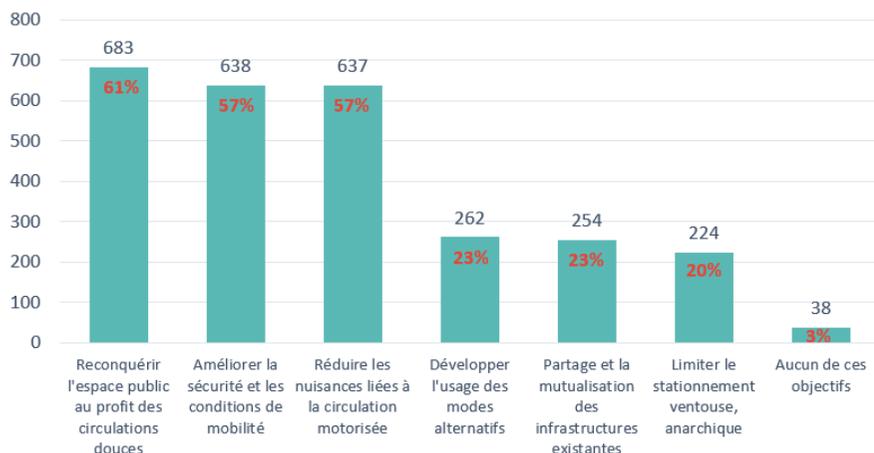
La marche est le moyen de déplacement quotidien le plus souvent utilisé par les répondants, ce qui peut s'expliquer par la taille de la commune (environ 20 minutes sont nécessaires pour la traverser à pied).

4. Si vous utilisez le plus souvent la marche à pied, quel autre type de transport utilisez-vous au quotidien ? (1 ou 2 réponses)



Parmi les 704 personnes ayant le plus souvent recours à la marche, 9% l'utilisent comme seul moyen de déplacement alors que 91% la combinent avec un autre moyen de transport, majoritairement les transports en commun (54%).

5. Quel type de transport utilisez-vous le plus souvent au quotidien ? (1 ou 2 réponses)



La marche constitue le moyen de transport privilégié des répondants, quelle que soit leur tranche d'âge. Les moins de 30 ans sont plus nombreux que les plus de 30 ans à utiliser les transports en commun (58% contre 49%), et ils ont moins souvent recours à la voiture (11% contre 21%). En revanche, dans les deux cas, les répondants sont un peu plus de 30% à utiliser quotidiennement le vélo.

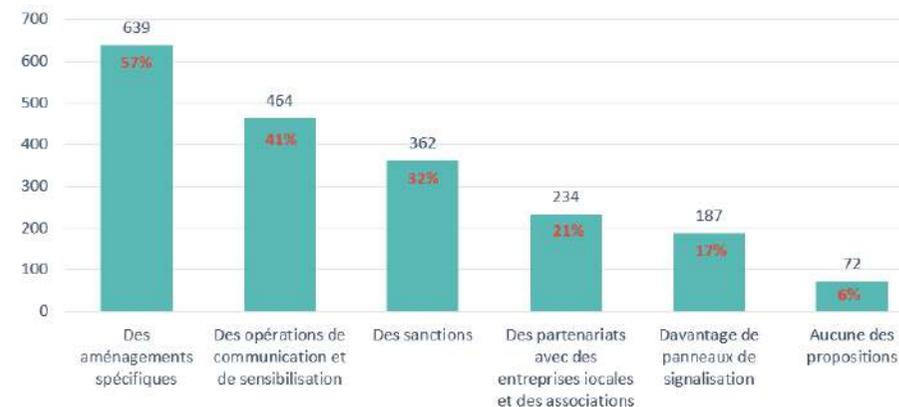
Les objectifs

6. Un diagnostic a fait émerger plusieurs objectifs pour le futur Plan Global de Déplacements. Selon vous, lesquels sont prioritaires ? (1, 2 ou 3 réponses)

Trois objectifs se distinguent nettement des autres : « reconquérir l'espace public au profit des circulations douces » (684 voix), presque à égalité avec « réduire les nuisances liées à la circulation motorisée » et « améliorer la sécurité et les conditions de mobilité de tous les usagers » (638 et 637 voix). Les répondants sont donc favorables aux circulations douces, qui génèrent moins de nuisances que les circulations motorisées, à la condition que ces déplacements puissent se faire de manière sécurisée.

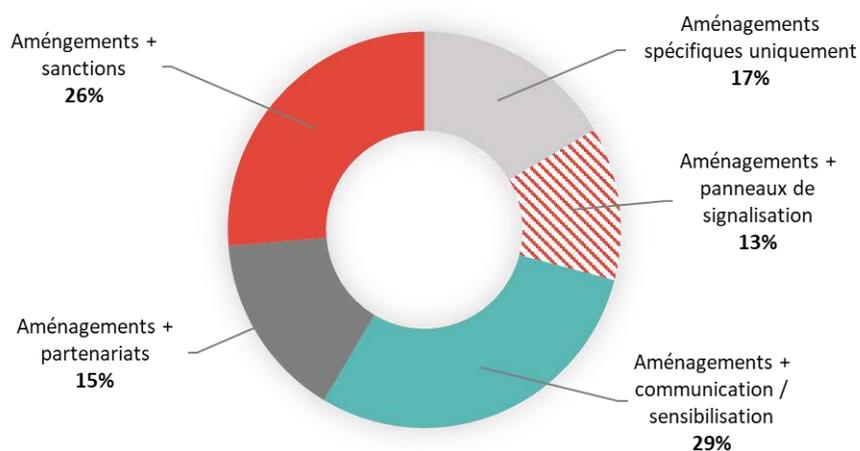
Les moyens

7. Quels seraient les moyens à mettre en place pour accompagner les changements de comportements nécessaires à la mise en œuvre du Plan Global de Déplacements ? (1 ou 2 réponses)



Plus de la moitié des répondants souhaite que les changements de comportements soient accompagnés par des aménagements spécifiques. Les opérations de communication et de sensibilisation ainsi que les sanctions sont les deux autres mesures les plus attendues.

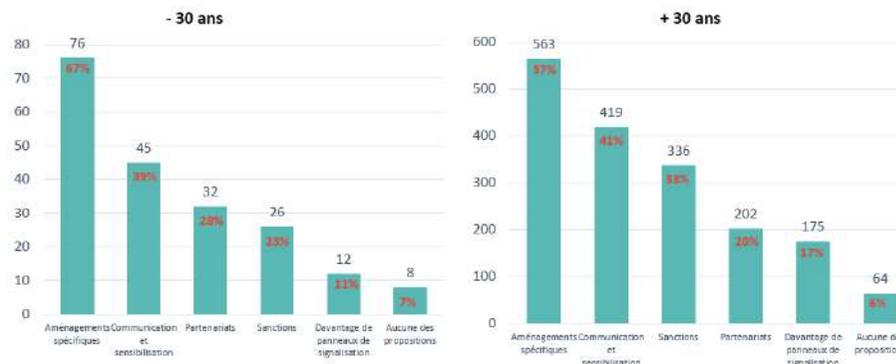
8. *Quels seraient les moyens à mettre en place pour accompagner les changements de comportements nécessaires à la mise en œuvre du Plan Global de Déplacements ? (1 ou 2 réponses)*



Parmi les 639 personnes souhaitant plus d'aménagements spécifiques, 83% attendent aussi d'autres mesures, majoritairement des opérations de communication et de sensibilisation (29%) et des sanctions (26%).

Ceci fait écho à l'écart révélé par ailleurs en ateliers entre les personnes favorisant la sensibilisation et celles qui voient les sanctions comme le meilleur moyen pour faire appliquer les règles de circulation.

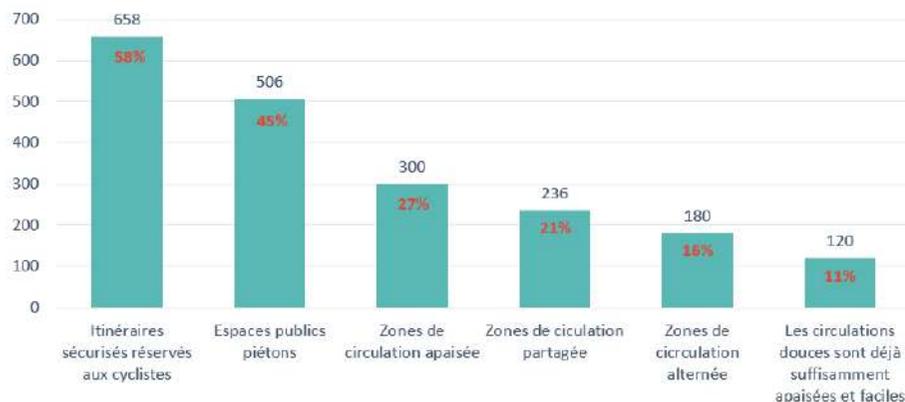
9. *Quels seraient les moyens à mettre en place pour accompagner les changements de comportements nécessaires à la mise en œuvre du Plan Global de Déplacements ? (1 ou 2 réponses)*



Les deux classes d'âges s'accordent sur le besoin en aménagements spécifiques et en campagnes de communication (particulièrement chez les moins de 30 ans).

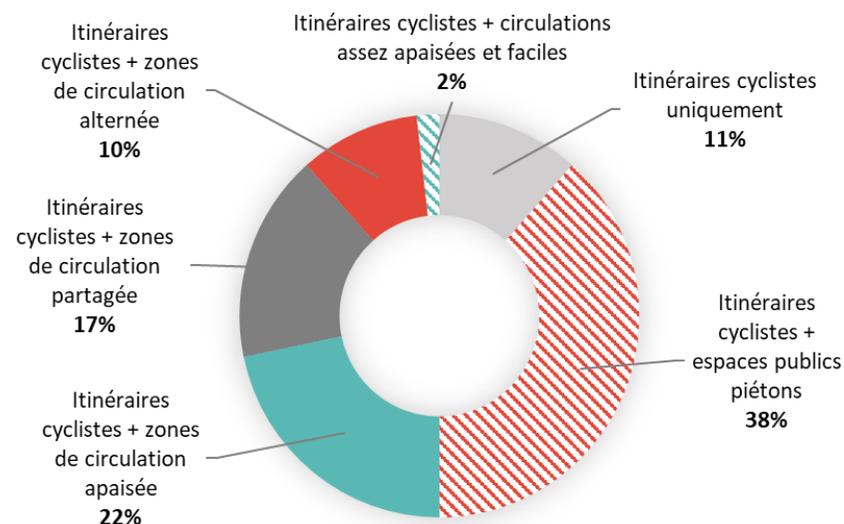
Les troisième et quatrième objectifs s'inversent avec l'âge : les plus de 30 ans veulent en priorité des sanctions alors que les moins de 30 ans se prononcent d'abord en faveur de partenariats avec des entreprises ou des associations.

10. Selon vous, quels seraient les meilleurs moyens pour faciliter les circulations douces et apaiser les déplacements à Malakoff ? (1 ou 2 réponses)



Les itinéraires cyclistes et les espaces publics piétons sont les solutions privilégiées par les répondants, qui souhaitent des espaces dédiés aux circulations douces plutôt qu'un partage de la voirie.

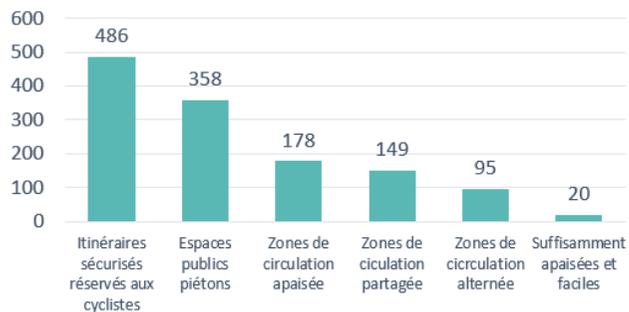
11. Selon vous, quels seraient les meilleurs moyens pour faciliter les circulations douces et apaiser les déplacements à Malakoff ? (1 ou 2 réponses)



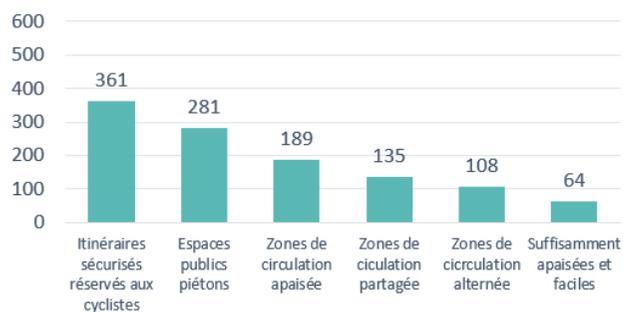
Parmi les 658 personnes souhaitant plus d'itinéraires sécurisés et réservés aux cyclistes, 89% souhaitent coupler ce dispositif avec d'autres mesures, et notamment des espaces publics piétons pour 38% des répondants.

12. Selon vous, quels seraient les meilleurs moyens pour faciliter les circulations douces et apaiser les déplacements à Malakoff ? (1 ou 2 réponses)

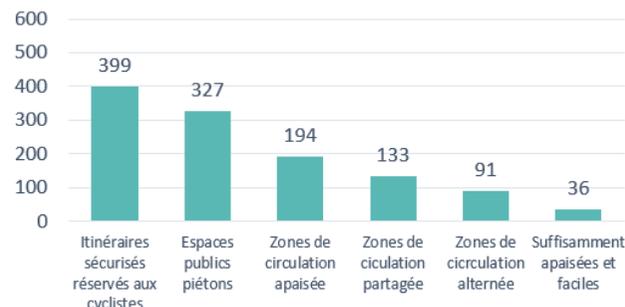
Parmi les personnes qui priorisent l'objectif de reconquête de l'espace public au profit des circulations douces (marche, vélo trottinettes ...)



Parmi les personnes qui priorisent l'objectif d'amélioration de la sécurité et des conditions de mobilité de tous les usagers

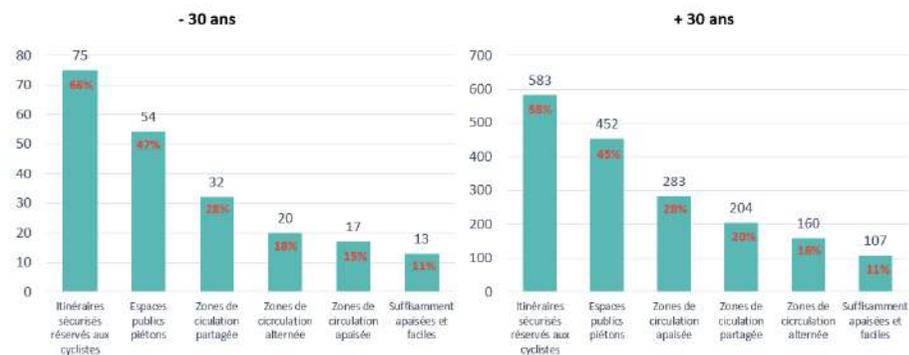


Parmi les personnes qui priorisent l'objectif réduction des nuisances liées aux circulations motorisées



Les moyens choisis pour faciliter les circulations douces à Malakoff restent les mêmes quel que soit l'objectif prioritaire choisi, avec une majorité des répondants qui se positionnent en faveur d'itinéraires sécurisés réservés aux cyclistes et, dans une moindre mesure, des espaces publics piétons.

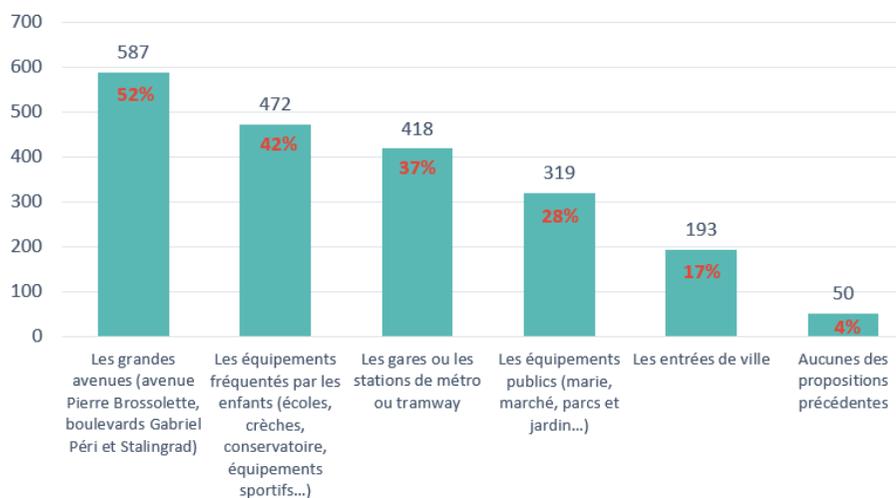
13. Selon vous, quels seraient les meilleurs moyens pour faciliter les circulations douces et apaiser les déplacements à Malakoff ? (1 ou 2 réponses)



Les propositions sont sensiblement les mêmes quelle que soit la tranche d'âge. Les moins de 30 ans privilégient toutefois les itinéraires sécurisés réservés aux cyclistes.

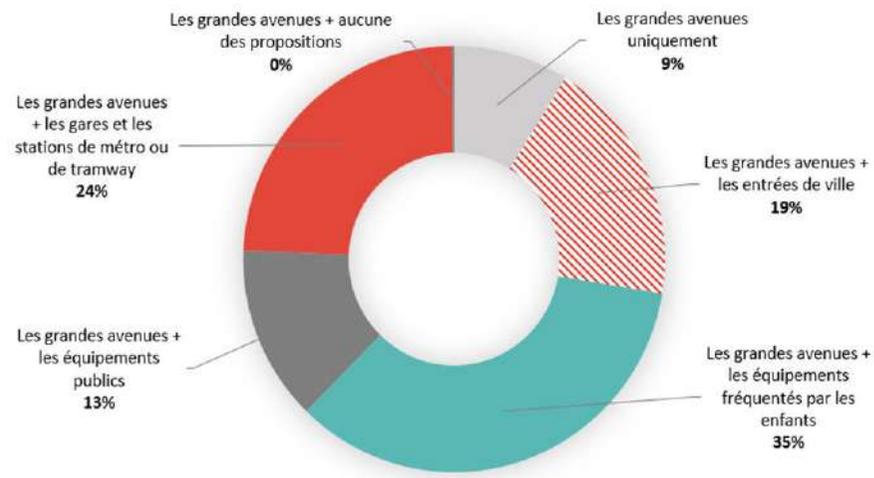
Les aménagements

14. Autour de quels lieux estimez-vous que des actions en matière de mobilité et d'aménagement seraient prioritaires ? (1 ou 2 réponses)



Les répondants se prononcent nettement en faveur d'actions sur les grandes avenues de Malakoff (587 votes). Les équipements fréquentés par les enfants et les gares ou les stations de métro et de tramway constituent également des points d'attention.

15. Autour de quels lieux estimez-vous que des actions en matière de mobilité et d'aménagement seraient prioritaires ? (1 ou 2 réponses)



Parmi les 587 répondants favorables à des actions sur les grandes avenues, 35% citent également les abords des équipements fréquentés par les enfants et 24% aimeraient des actions près des gares.

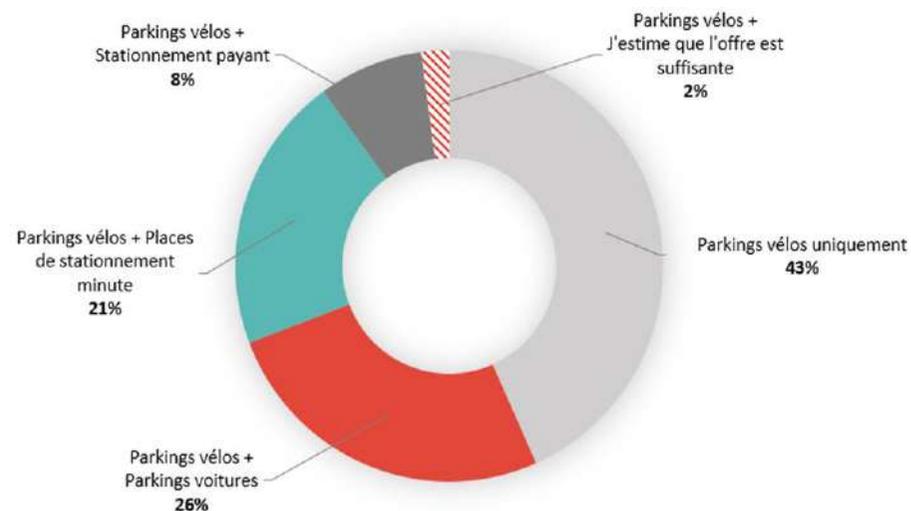
16. Estimez-vous qu'il y aurait besoin de plus de ... (1 ou 2 réponses)



La demande de parkings vélos se distingue clairement (669 réponses). Les répondants ont de réels besoins : peu estiment que l'offre en stationnement (vélo comme voiture) est suffisante (147).

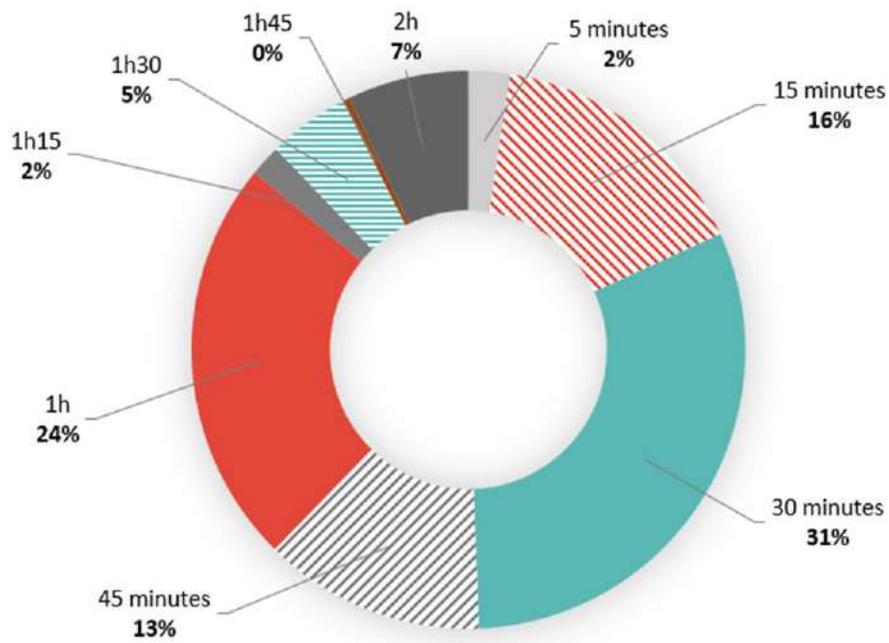
Par ailleurs, si une offre de stationnement est demandée, la préférence des habitants va plutôt vers des solutions alternatives au stationnement payant, ce dernier n'ayant été demandé que 123 fois.

17. Estimez-vous qu'il y aurait besoin de plus de ... (1 ou 2 réponses)



Parmi les 669 personnes estimant que le besoin le plus important est celui des parkings vélos, 43% l'identifient comme la seule mesure prioritaire, 26% voudraient aussi des parkings voitures et 21% du stationnement minute.

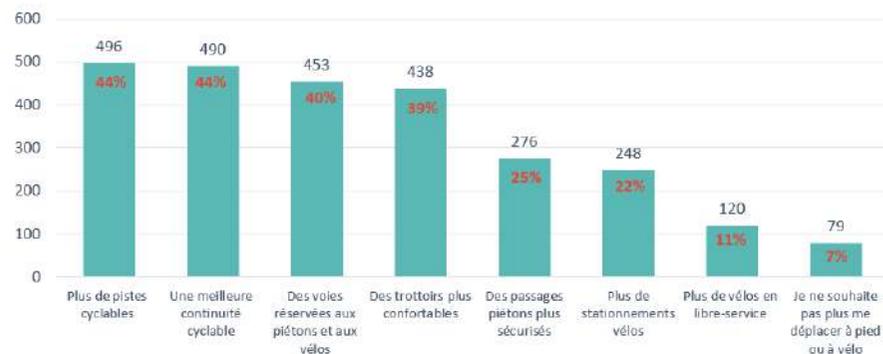
18. Combien de temps de marche ou de vélo êtes-vous prêt à faire par jour pour vos trajets quotidiens ? (1 réponse)



Près de 90% des personnes ont répondu à cette question. 31% des participants se déclarent prêts à marcher ou à faire du vélo 30 minutes par jour, 24% 1h par jour. En moyenne, les répondants sont prêts à marcher ou faire du vélo 46 minutes.

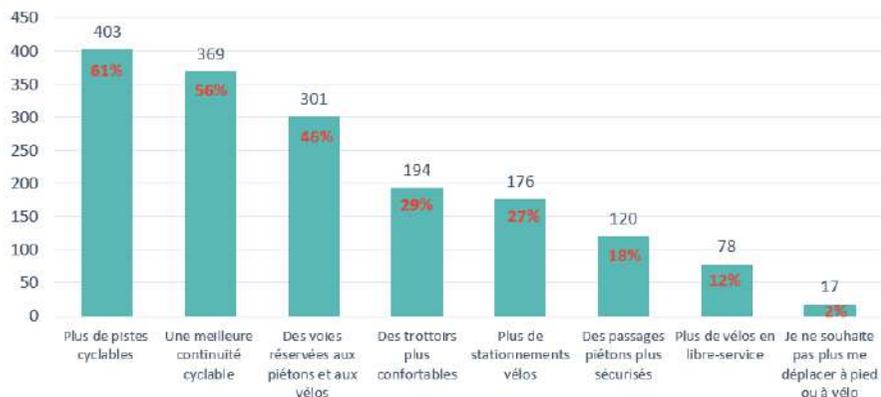
La valeur médiane correspond à 30 minutes : la moitié des répondants sont prêts à marcher ou faire du vélo plus ou moins d'une demi-heure.

19. Quels aménagements pourraient vous inciter à vous déplacer plus souvent à pied ou à vélo ? (1, 2 ou 3 réponses)



Les répondants se prononcent en faveur d'aménagements de voiries (pistes et continuités cyclables, voies réservées...) plutôt que d'équipements (places de stationnements...). Cela peut être lié aux difficultés de partage de la voirie entre les usagers et les modes de déplacement qui sont remontées lors des ateliers.

20. Quels aménagements pourraient vous inciter à vous déplacer plus souvent à pied ou à vélo ? (1, 2 ou 3 réponses)



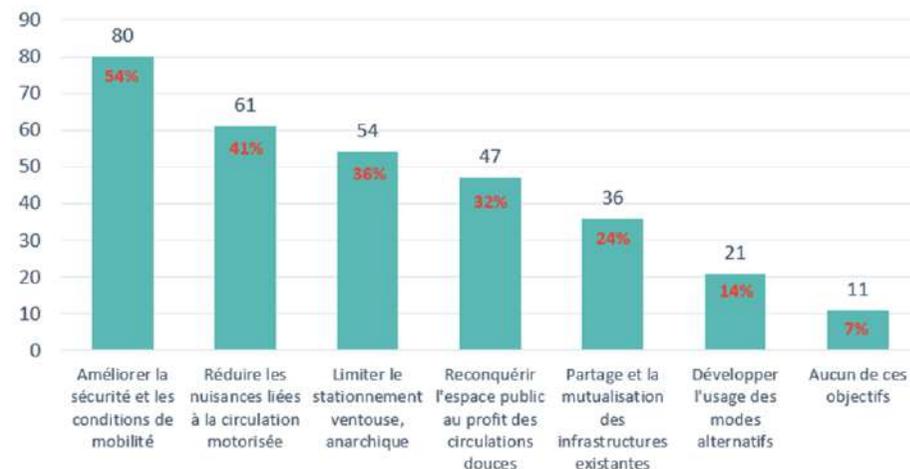
Pour plus de 60% des répondants, de nouvelles pistes cyclables auraient un effet bénéfique sur la part modale du vélo. La continuité des itinéraires cyclables joue aussi un rôle majeur d'après la majorité des répondants.

Globalement, l'impact des aménagements (comme les pistes et les voies réservées) serait plus important que celui des services (comme du stationnement ou des vélos en libre-service).

Focus sur le profil « automobiliste »

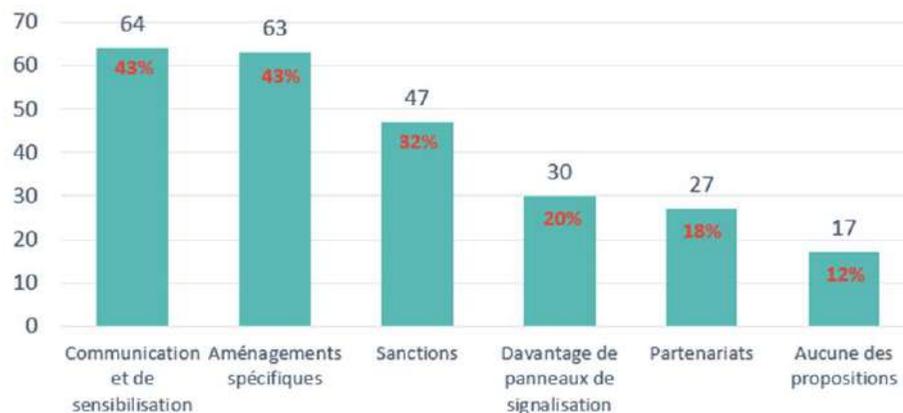
Les analyses suivantes concernent exclusivement les personnes ayant répondu « voiture » ou « voiture » et « marche » à la question portant sur les modes de déplacement utilisés le plus souvent au quotidien : 148 répondants, soit 13% des personnes interrogées.

21. Un diagnostic a fait émerger plusieurs objectifs pour le futur Plan Global de Déplacements. Selon vous, lesquels sont prioritaires ? (1, 2 ou 3 réponses)



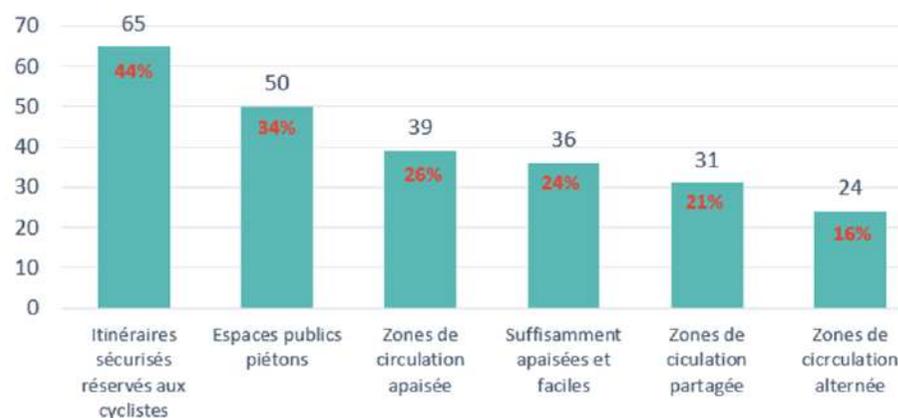
L'ordre des objectifs change par rapport à l'ensemble des répondants : les automobilistes mettent plutôt l'accent sur la sécurité, la réduction des nuisances liées à la circulation automobile et la limitation du stationnement ventouse et anarchique. En revanche, la reconquête de l'espace public au profit des circulations douces n'est pas une priorité pour eux.

22. Quels seraient les moyens à mettre en place pour accompagner les changements de comportements nécessaires à la mise en œuvre du Plan Global de Déplacements ? (1 ou 2 réponses)



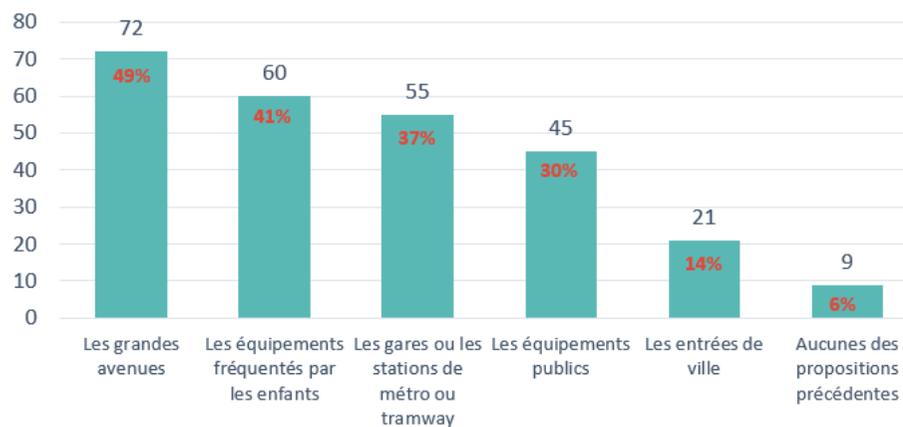
Les automobilistes sont en proportion plus nombreux à souhaiter des opérations de communication et de sensibilisation pour changer les comportements, même si les 3 moyens placés en priorité restent les mêmes que pour l'ensemble des répondants.

23. Selon vous, quels seraient les meilleurs moyens pour faciliter les circulations douces et apaiser les déplacements à Malakoff ? (1 ou 2 réponses)



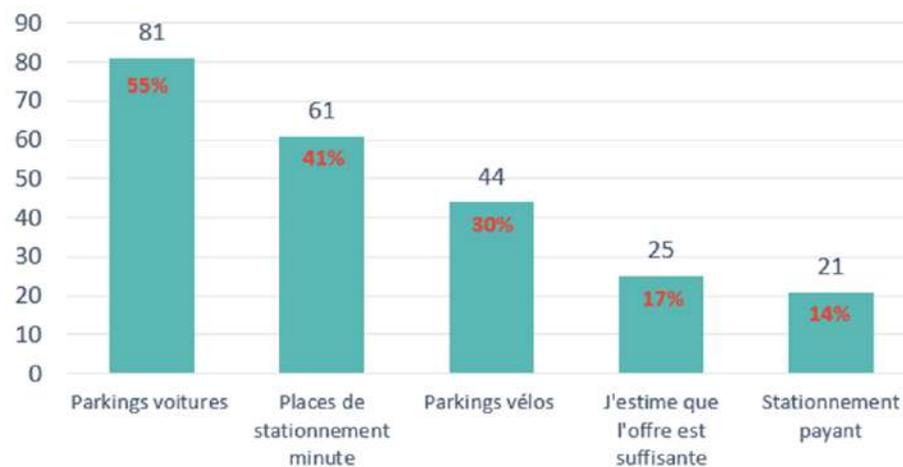
La proportion des automobilistes trouvant que les circulations sont suffisamment apaisées et faciles est plus importante que pour la totalité des répondants. Les autres propositions se classent dans le même ordre de priorité.

24. Autour de quels lieux estimez-vous que des actions en matière de mobilité et d'aménagement seraient prioritaires ? (1 ou 2 réponses)



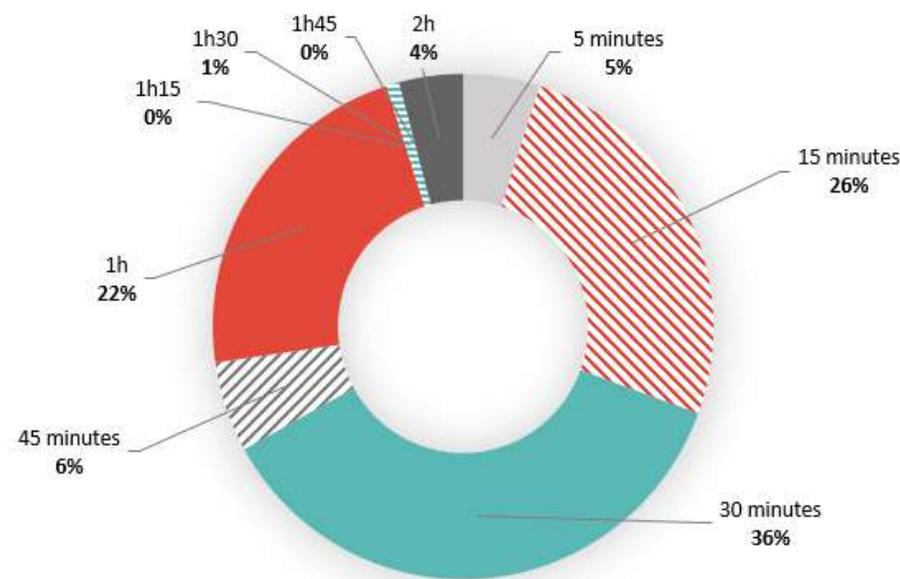
Les résultats du vote des automobilistes coïncident sur ce point avec ceux de l'ensemble des répondants.

25. Estimez-vous qu'il y aurait besoin de plus de ... (1 ou 2 réponses)



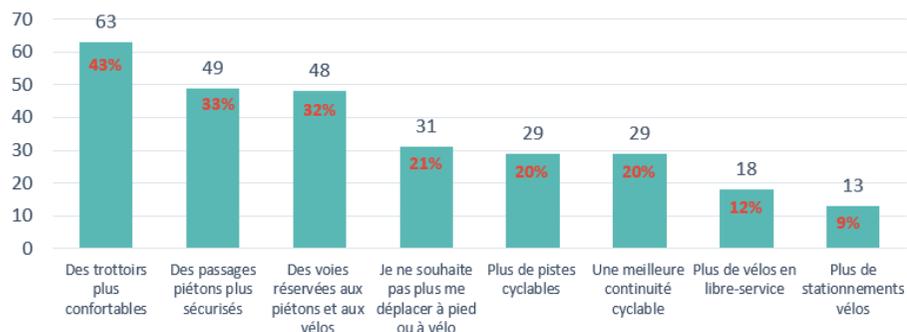
Les automobilistes estiment qu'il y aurait besoin de plus de parkings pour les voitures et de places de stationnement minute, alors que la majorité des répondants insistent sur les parkings vélos.

26. Combien de temps de marche ou de vélo êtes-vous prêt à faire par jour pour vos trajets quotidiens ? (1 réponse)



80% des automobilistes ont répondu à cette question. La proportion d'automobilistes prêts à faire 30 minutes de marche ou de vélo ou moins est plus importante que pour la totalité des répondants (67% des automobilistes contre 49%).

27. Quels aménagements pourraient vous inciter à vous déplacer plus souvent à pied ou à vélo ? (1, 2 ou 3 réponses)

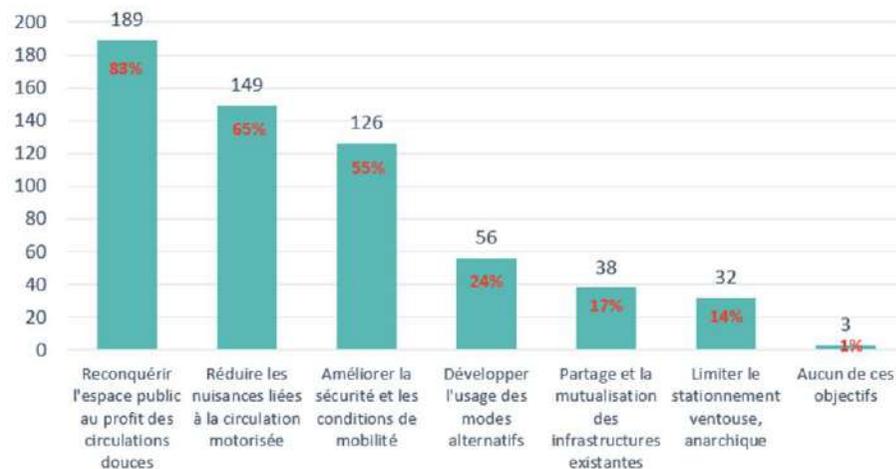


Les aménagements choisis changent sensiblement par rapport au résultat global. Les automobilistes privilégient des trottoirs plus larges, des passages piétons sécurisés et des voies réservées, et moins des équipements cyclistes. Ils sont aussi plus nombreux à ne pas souhaiter se déplacer plus à pied ou à vélo.

Focus sur le profil « Cyclistes »

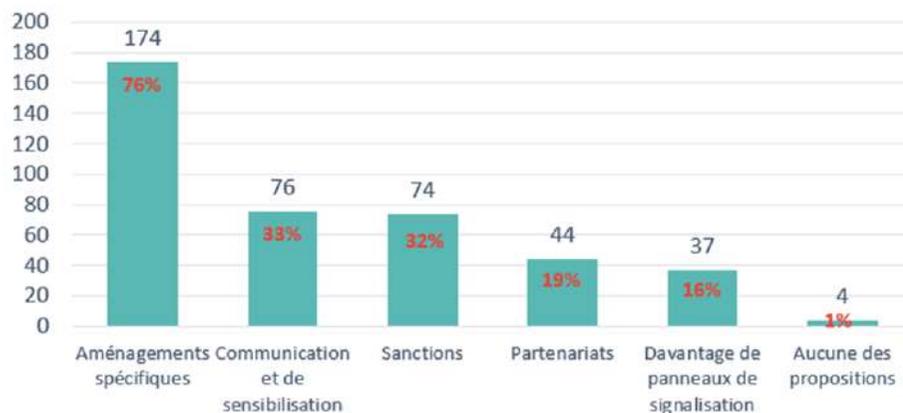
Cette analyse concerne les personnes ayant répondu « vélo » ou « vélo et marche » à la question portant sur les modes de déplacement utilisés le plus souvent au quotidien : 229 répondants, soit 20% des personnes interrogées.

28. Un diagnostic a fait émerger plusieurs objectifs pour le futur Plan Global de Déplacements. Selon vous, lesquels sont prioritaires ? (1, 2 ou 3 réponses)



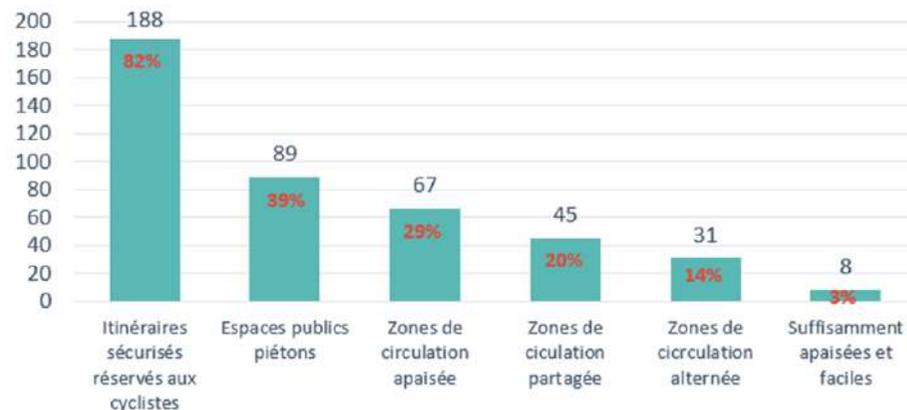
Les trois premiers objectifs pour les cyclistes restent les mêmes que pour le total des répondants, mais le deuxième (réduction des nuisances) et le troisième (amélioration de la sécurité) sont inversés.

29. Quels seraient les moyens à mettre en place pour accompagner les changements de comportements nécessaires à la mise en œuvre du Plan Global de Déplacements ? (1 ou 2 réponses)



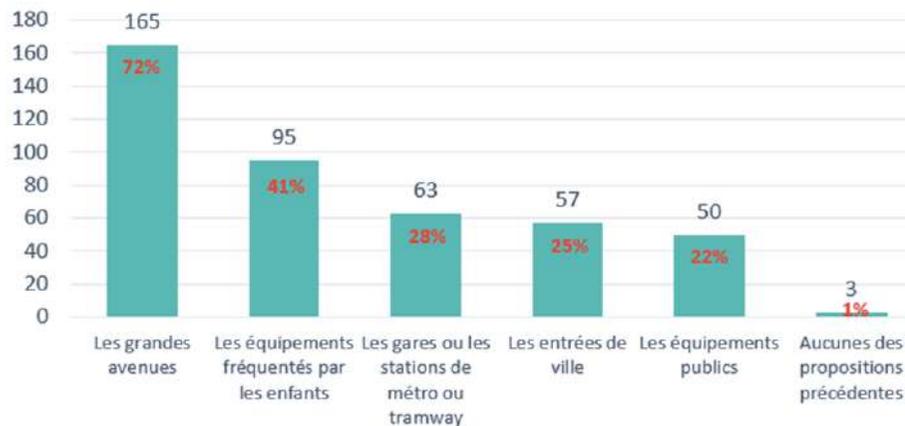
Le classement des moyens est le même que pour le total des répondants, avec une préférence plus affirmée pour les aménagements spécifiques.

30. Selon vous, quels seraient les meilleurs moyens pour faciliter les circulations douces et apaiser les déplacements à Malakoff ? (1 ou 2 réponses)



L'ordre de préférence est le même que pour le total des répondants, avec une nette préférence pour les itinéraires sécurisés.

31. Autour de quels lieux estimez-vous que des actions en matière de mobilité et d'aménagement seraient prioritaires ? (1 ou 2 réponses)



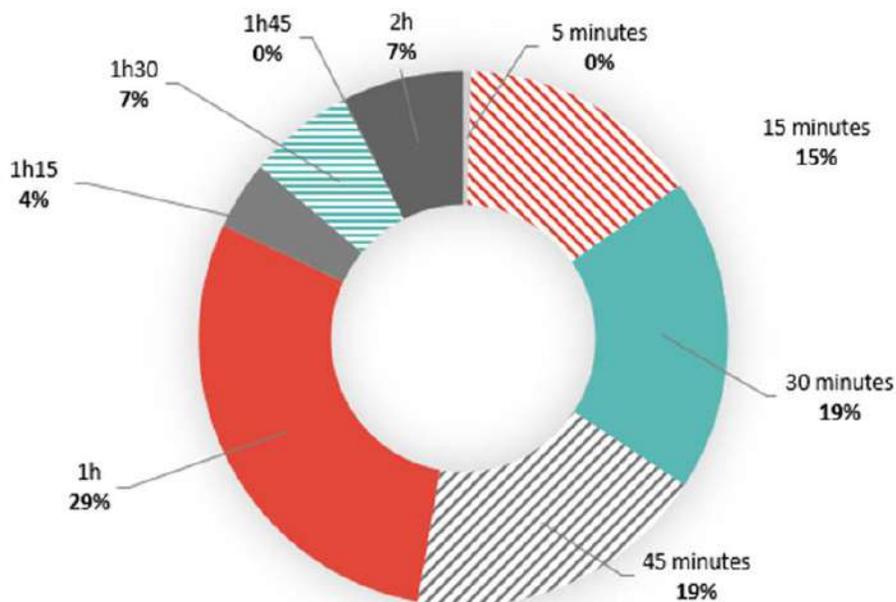
L'ordre de priorité des réponses est quasiment le même que pour le total des répondants. La proportion de personnes citant les grandes avenues est toutefois plus importante pour les cyclistes que pour le total des répondants.

32. Estimez-vous qu'il y aurait besoin de plus de ... (1 ou 2 réponses)



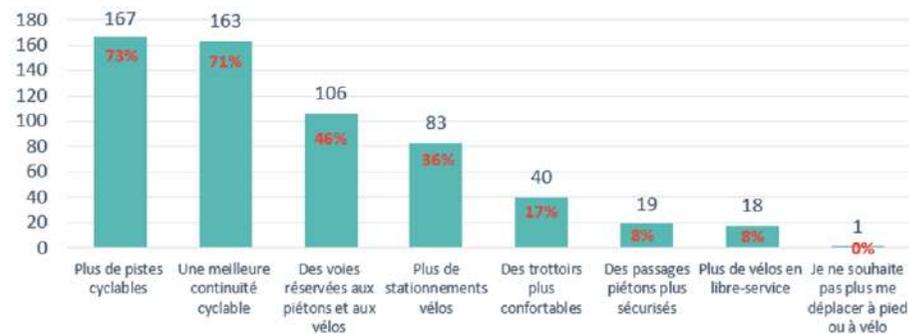
Les cyclistes demandent davantage de parkings vélos que l'ensemble des répondants. La demande de parkings voiture arrive après celle de stationnement minute.

33. Combien de temps de marche ou de vélo êtes-vous prêt à faire par jour pour vos trajets quotidiens ? (1 réponse)



66% des cyclistes sont prêts à faire plus de 30 minutes de vélo ou de marche par jour : la tendance est totalement inversée par rapport aux automobilistes qui sont 67% à ne pas vouloir y consacrer plus de 30 minutes.

34. Quels aménagements pourraient vous inciter à vous déplacer plus souvent à pied ou à vélo ? (1, 2 ou 3 réponses)



La demande de stationnements vélos ressort davantage chez les cyclistes que pour l'ensemble des répondants.

SCENARIO RETENU

Compte tenu des réponses au questionnaire, le scénario retenu n'est pas l'un des trois présentés précédemment, mais un nouveau scénario mixte.

Ce scénario hybride permet de mieux répondre aux besoins exprimés à travers les réponses au questionnaire. Il reprend les grands principes du scénario 1 mais aussi des caractéristiques du scénario 2 et quelques éléments du scénario 3.

En effet, le scénario 1 répond aux objectifs prioritaires des répondants, à savoir :

- Reconquérir l'espace public au profit des circulations douces,
- Améliorer la sécurité et les conditions de mobilité,
- Réduire les nuisances liées à la circulation automobile.

De même, les moyens plébiscités correspondent en grande partie à ceux du scénario 2 :

- Créer des aménagements dédiés aux piétons et aux cyclistes, constituer des itinéraires sécurisés et continus,
- Traiter en priorité les grandes avenues, les équipements fréquentés par les enfants, les gares et les stations de métro ou de tramway,
- Apaiser la circulation à l'intérieur des quartiers.

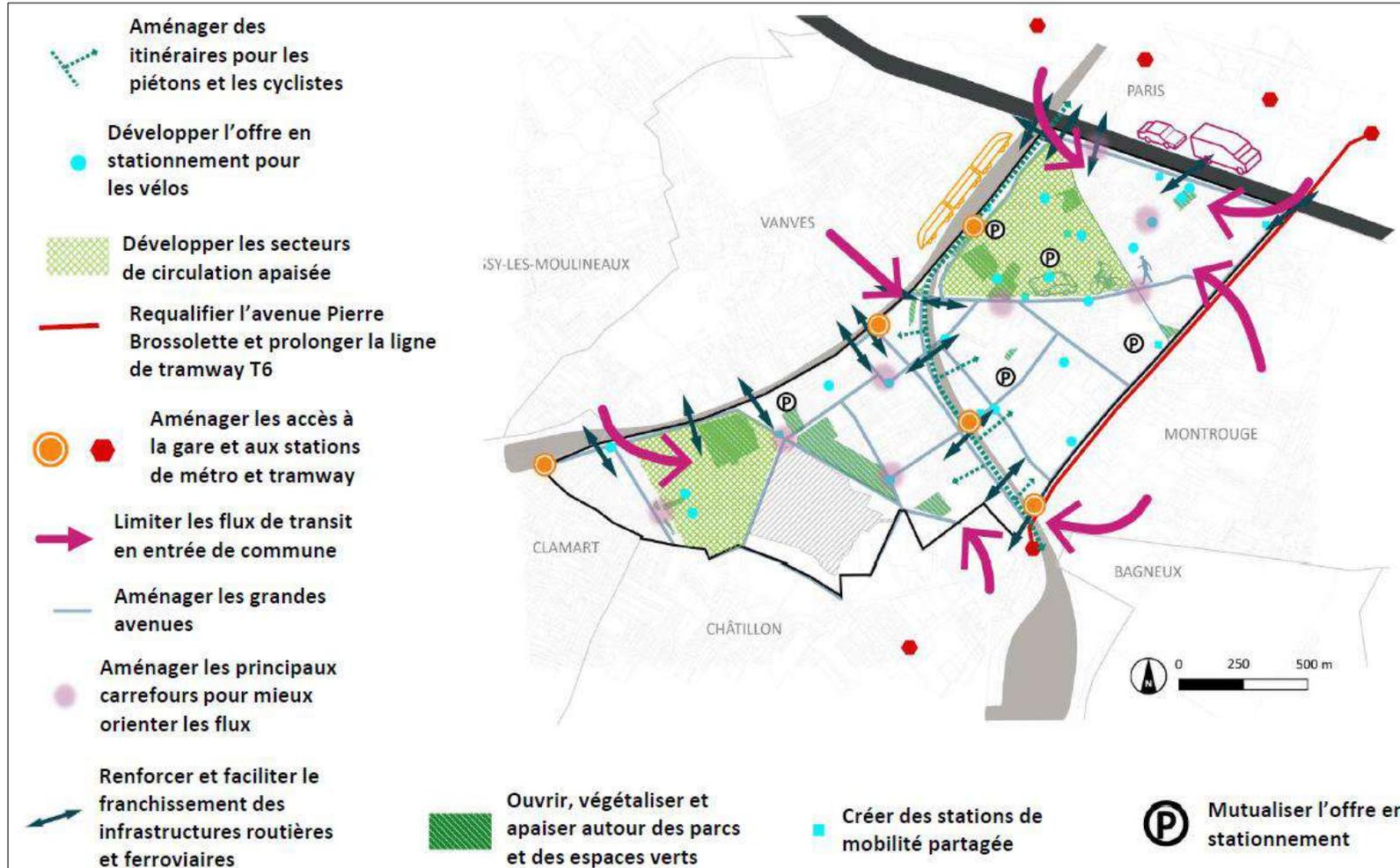
Certains éléments sont issus du scénario 3 :

- Valoriser et encadrer les nouvelles pratiques de mobilité et de partage.

STRATEGIE RETENUE

LA STRATEGIE RETENUE

La concertation a permis de définir les grandes orientations de la stratégie de mobilité portée par le PGD :



UNE STRATEGIE DECLINEE EN 20 ACTIONS

1. Mettre en œuvre le Plan Vélo
2. Développer l'offre en stationnement pour les vélos
3. Créer un jalonnement spécifique destiné aux usagers des modes actifs
4. Développer des secteurs de circulation apaisée
5. Réfléchir sur le stationnement dans la commune et autour des gares du Grand Paris Express
6. Communiquer et sensibiliser afin de favoriser le changement de pratique
7. Requalifier l'avenue Pierre Brossolette
8. Prolonger la ligne de tramway T6 sur l'avenue Pierre Brossolette
9. Faciliter l'accès aux gares, stations de métro et de tramway existantes et en projet
10. Adapter l'Hirondelle aux évolutions du territoire
11. Traiter les entrées de ville pour limiter les flux de transit à l'intérieur de la commune
12. Aménager les grandes avenues
13. Aménager les principaux carrefours
14. Faciliter le franchissement des grandes infrastructures à pied et à vélo
15. Ouvrir, végétaliser et apaiser autour des parcs et des espaces verts
16. Créer des stations de mobilité partagée
17. Créer une Charte d'Aménagement de la voirie et des espaces publics
18. Organiser le suivi et l'évaluation de la mise en œuvre du PGD
19. Accompagner les entreprises dans l'élaboration et la mise en œuvre de plans de mobilité
20. Mutualiser l'offre en stationnement

DES ACTIONS HIERARCHISEES

La liste des actions du PGD établie, ces dernières ont été priorisées. La méthodologie appliquée attribue un nombre de points à chaque action, sur la base de trois critères d'évaluation :

Critères d'évaluation des actions

Maîtrise de la mise en œuvre	Échéance de réalisation	Impacts sur les mobilités
● Pas de maîtrise directe	● Long terme	● Impact moyen ou faible
●● Maîtrise partielle	●● Moyen terme	●● Impact important
●●● Maîtrise à 100% ou presque	●●● Court terme	●●● Impact fort

Chaque action a été évaluée selon ces trois critères, un nombre de points de 1 à 3 lui étant attribué pour chaque critère. Chaque action dispose donc d'un nombre de points total compris entre 3 et 9.

Les actions ont ensuite été classées, selon leur total de points :

- 8 à 9 points : priorité de niveau 1
- 6 à 7 points : priorité de niveau 2
- 5 points et moins : priorité de niveau 3

Le niveau de priorité de chaque action est détaillé dans les fiches actions.

DEUX REUNIONS AVEC LE COMITE DE SUIVI DU PGD POUR CONSTRUIRE LE PLAN D' ACTIONS

Le comité de suivi constitué pour suivre l'élaboration et la mise en œuvre du PGD a été réuni deux fois pendant la construction du plan d'actions, le 1^{er} et le 09 octobre 2019.

UNE REUNION PUBLIQUE POUR FINALISER LE PLAN D' ACTIONS

Une dernière réunion publique a été organisée le 2 décembre 2019.

Elle a permis d'échanger avec les participants sur le plan d'actions du PGD, le Plan Vélo et les modifications du plan de circulation destinées à limiter le trafic de transit et à accompagner la mise en œuvre du PGD.

PROGRAMME D' ACTIONS

Action 1

Mettre en œuvre le Plan Vélo

Priorité 1

Maitrise de la mise en œuvre :



Echéance de réalisation :



Impacts sur les mobilités :



Enjeux et objectifs

- Mettre en œuvre les itinéraires prioritaires du Plan vélo d'ici 2022 (objectif national : 9% des déplacements à vélo)
- Au-delà de 2022, poursuivre l'aménagement de liaisons cyclables et accompagner le développement de la pratique du vélo par des mesures d'information et de sensibilisation

Compte tenu de l'enjeu prioritaire de cette action, les mesures correspondantes sont détaillées dans un document spécifique, pour en faciliter la lisibilité, le suivi de la mise en œuvre et l'évaluation.

Pilote

Ville de Malakoff

Partenaires

Département des Hauts-de-Seine, communes limitrophes, comité de suivi PGD,

Estimation financière

6 926 573 €

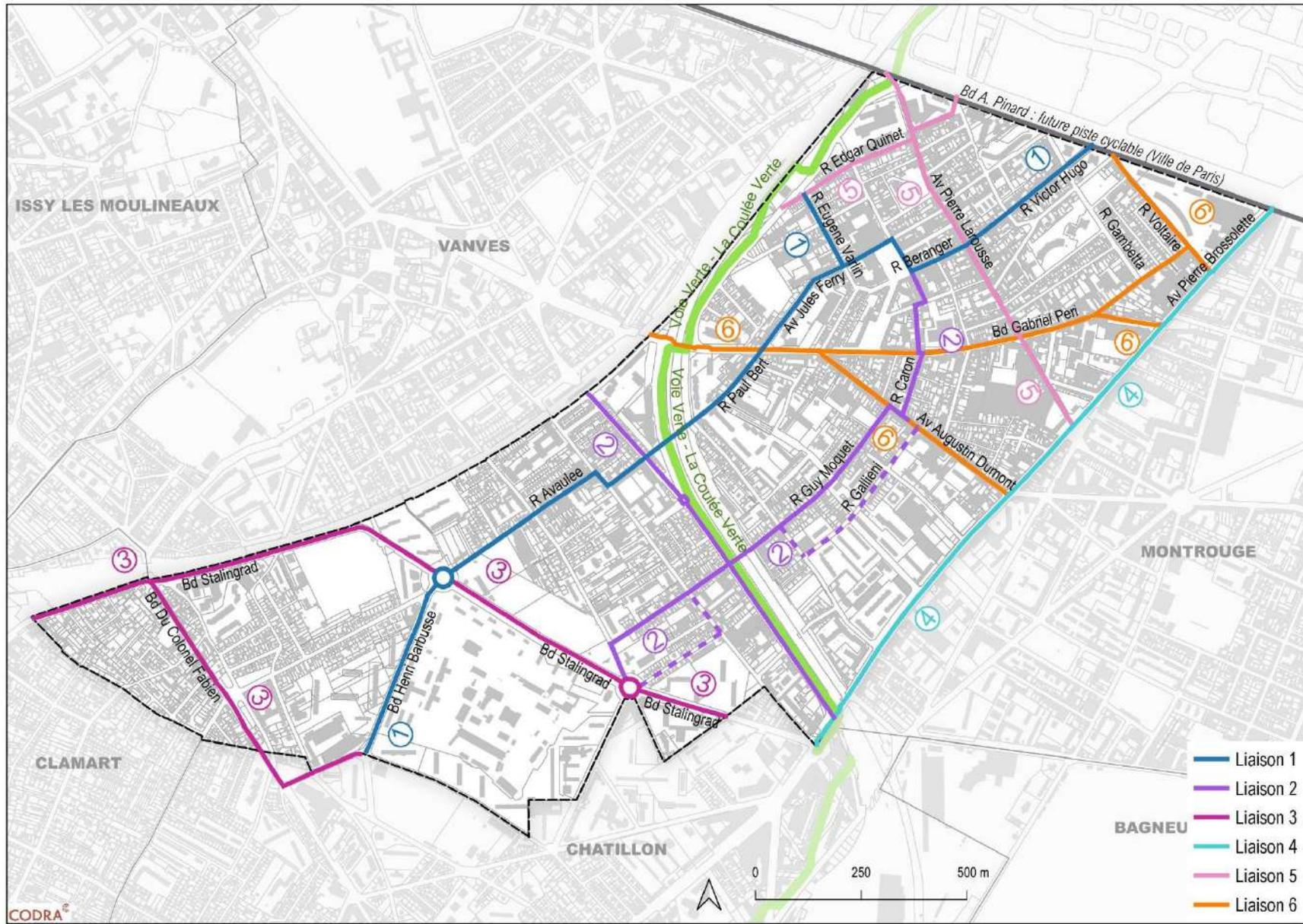
Financement

Ville de Malakoff, EPT Vallée Sud Grand Paris, Département des Hauts-de-Seine, Métropole du Grand Paris, Région Ile-de-France, autres (à définir)

Indicateurs de suivi et d'évaluation

- Linéaire de voirie aménagés et réglementés
- Comptages vélos
- Analyses des statistiques de sécurité routière

Secteurs concernés	Mise en œuvre	Echéance
Toute la commune	Itinéraires prioritaires du Plan vélo	2020-2022
	Maillage complémentaire d'itinéraires Information, sensibilisation	2023-2030



Action 2

Développer l'offre en stationnement pour les vélos

Priorité 1

Maitrise de la mise en œuvre :

Echéance de réalisation :

Impacts sur les mobilités :



Enjeux et objectifs

- Assurer aux cyclistes de bonnes conditions de stationnement à destination de tous les secteurs de la commune et à proximité
- Développer l'offre en stationnements sécurisés

Pilote

Ville de Malakoff

Partenaires

Vallée Sud Grand Paris (consignes Véligo)

Comité de suivi PGD, associations de commerçants, entreprises

Estimation financière

50 arceaux (100 places vélos) en 2019 et en 2020 : 10 000 € HT par an

Financement

Ville de Malakoff, Métropole du Grand Paris

Consignes Véligo : financement par Vallée Sud Grand Paris et dans le cadre des pôles Grand Paris Express

Indicateurs de suivi et d'évaluation

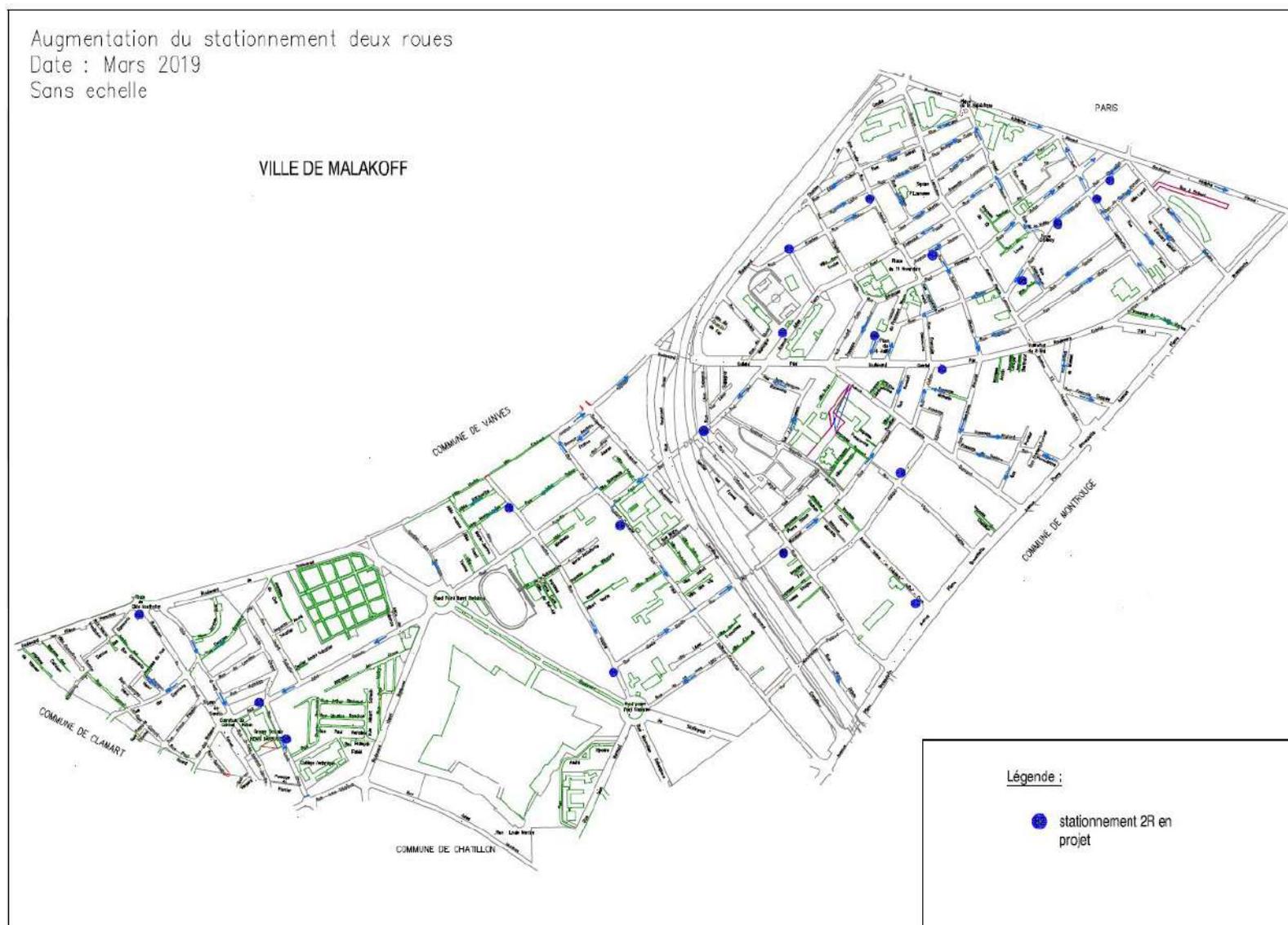
- Nombre de places de stationnement pour les vélos
- Utilisation de l'offre en stationnement pour les vélos

Secteurs concernés	Mise en œuvre	Echéance
Nord de la commune	14 parkings vélo	2019-2020 <i>(plus de 200 nouvelles places)</i>
Sud de la commune	6 parkings vélo	
Gares, stations de métro existantes	Consignes sécurisées Véligo à l'étude par Vallée Sud Grand Paris	À définir
Gares Grand Paris Express	Offre en stationnement vélo (y compris consignes Véligo)	2025
Toute la commune	Programme complémentaire de déploiement de l'offre en stationnement vélo	2021-2030

Station Malakoff - Plateau de Vanves



Augmentation du stationnement deux roues
Date : Mars 2019
Sans echelle



Source : Ville de Malakoff, 2019

Action 3

Créer un jalonnement spécifique destiné aux usagers des modes actifs

Priorité 1

Maitrise de la mise en œuvre :



Echéance de réalisation :



Impacts sur les mobilités :



Enjeux et objectifs

- Inciter et faciliter les déplacements à pied et à vélo vers les principaux équipements fréquentés par les piétons et les cyclistes (ex. : centre-ville, mairie, stations de métro, gares, écoles, collège, université, installations sportives, cimetière, etc.)
- Harmoniser les supports d'information à l'échelle de la commune : signalisation verticale précisant la direction, le temps et la distance de marche/vélo vers les points d'intérêt voire marquage au sol
- Définir les itinéraires à jalonner en concertation avec les usagers via les instances de concertation

Pilote

Ville de Malakoff

Partenaires

Comité de suivi PGD

Estimation financière

Enveloppe prévisionnelle à affiner : 100 000 € HT pour la 1^{ère} tranche (2020-2022), 50 000 € HT pour la 2^{ème} tranche (2023-2030)

Financement

Ville de Malakoff

Indicateurs de suivi et d'évaluation

- Déploiement du jalonnement

Secteurs concernés	Mise en œuvre	Echéance
Toute la commune	Jalonnement des itinéraires prioritaires du Plan vélo	2020-2022
	Maillage complémentaire d'itinéraires pour les piétons et les cyclistes	2023-2030

Londres



Mulhouse



Action 4

Créer des secteurs de circulation apaisée

Priorité 1

Maitrise de la mise en œuvre : ●●●

Echéance de réalisation : ●●

Impacts sur les mobilités : ●●●

Enjeux et objectifs

- Créer un cadre de vie apaisé pour améliorer la tranquillité et la sécurité des habitants

Pilote

Ville de Malakoff

Partenaires

Comité de suivi PGD, associations de commerçants

Estimation financière

- Secteur apaisé H. Barbusse : coût inclus dans projet urbain
- Zone 30 centre-ville : à préciser
- Rue Eugène Varlin et rue François Belloeuve : coût inclus dans le Plan Vélo (liaisons 1 et 2)
- Avenue Pierre Larousse : coût inclus dans le Plan Vélo (liaison 5)
- Zone de rencontre Péri / Dumont et zone 30 nord : à définir

Financement

Ville de Malakoff

Indicateurs de suivi et d'évaluation

- Linéaires de voirie aménagés et réglementés

Secteurs concernés	Mise en œuvre	Echéance
Quartier Henri Barbusse	Axes principaux à 30 km/h Voies secondaires en zone 30	2021 <i>(selon projet Cité des Poètes)</i>
Centre-ville	Rue Béranger, Rue S. Allende	2019
	Zone 30 : 1 ^e phase	2020-2021
	Zone 30 : 2 ^e phase étendue à tout le centre-ville	2022-2030
	Zones de rencontre rue Eugène Varlin et rue François Belloeuve	2020-2022
	Zone de rencontre avenue Pierre Larousse	> 2022
Ruelles et passages entre le bd G. Péri et l'av. A. Dumont	Zones de rencontre	À définir
Périmètre nord, délimité par bd A. Pinard, av. P. Brossolette, bd G. Péri, av. P. Larousse	Zone 30	À définir
Entre rue Gallieni et av. P. Brossolette	Cheminements modes actifs renforcés	À définir

Action 5

Réfléchir sur le stationnement dans la commune et autour des gares du Grand Paris Express

Priorité 1

Maitrise de la mise en œuvre : ●●●

Echéance de réalisation : ●●

Impacts sur les mobilités : ●●●

Enjeux et objectifs

- Inciter les habitants de la commune et les usagers des transports en commun à utiliser les modes alternatifs à la voiture
- Stimuler la rotation des véhicules sur les places de stationnement
- Limiter l'emprise de la voiture sur l'espace public

Pilote

Ville de Malakoff

Partenaires

Comité de suivi PGD

Estimation financière

8 000 € TTC par horodateur

Financement

Ville de Malakoff

Indicateurs de suivi et d'évaluation

Nombre de places en stationnement payant

Secteurs concernés	Mise en œuvre	Echéance
Nord de la commune	Mise aux normes des équipements	2021-2022
Station Châtillon Montrouge	Marquage au sol et horodateurs - Même réglementation que dans la partie nord de la commune	2021-2025
Station Fort d'Issy - Vanves – Clamart		
Autres secteurs dans le sud de Malakoff		

Malakoff



Action 6

Communiquer et sensibiliser afin de favoriser les changements de pratiques

Priorité 1

Maitrise de la mise en œuvre : ●●●

Echéance de réalisation : ●●●

Impacts sur les mobilités : ●

Enjeux et objectifs

- Inciter les habitants de la commune à utiliser les modes alternatifs à la voiture
- Sensibiliser l'ensemble des habitants à l'émergence de nouvelles pratiques et sur les possibilités offertes par la ville.

Pilote

Ville de Malakoff

Partenaires

Comité de suivi PGD, associations, commerçants...

Estimation financière

A définir en fonction de chaque évènement.

Financement

Ville de Malakoff

Indicateurs de suivi et d'évaluation

Nombre d'actions réalisées autour des enjeux de mobilité

Comptage vélos et voitures

Secteurs concernés	Mise en œuvre	Echéance
Toute la commune	<p>-Action ponctuelle d'apaisement de la circulation (piétonisation, journée sans voiture...)</p> <p>-Animations ou évènements favorisant le développement de mobilités douces (balade à pied ou à vélo, initiation, ateliers de réparation,...)</p> <p>- Communication sur les temps de trajet dans la ville selon les modes de mobilité (à pied, à vélo, en voiture...) ou autour de la mobilité partagée (vélib', autopartage, co-voiturage...)</p> <p>-Communication sur l'avancement du PGD.</p>	2021-2030

Action 7

Requalifier l'avenue Pierre Brossolette

Priorité 2

Maitrise de la mise en œuvre :



Echéance de réalisation :



Impacts sur les mobilités :



Enjeux et objectifs

- A court terme, requalifier l'avenue pour sécuriser les déplacements à vélo et les traversées piétonnes

Pilote

Département des Hauts-de-Seine

Partenaires

Île-de-France Mobilités, Ville de Montrouge, comité de suivi PGD

Estimation financière

2 665 600 € (liaison 4 du Plan Vélo)

Financement

Département des Hauts-de-Seine

Freins à lever

Nombreux réseaux en sous-sol, éventuel prolongement du tramway T6 (cf. Action 6 bis)

Indicateurs de suivi et d'évaluation

- Comptages vélos
- Analyses des statistiques de sécurité routière

Secteurs concernés	Mise en œuvre	Echéance
Avenue Pierre Brossolette (RD906)	Requalifier l'avenue Pierre Brossolette	2025

Action 8

Prolonger la ligne de tramway T6 sur l'avenue Pierre Brossolette

Priorité 2

Maitrise de la mise en œuvre :

Echéance de réalisation :

Impacts sur les mobilités :



Enjeux et objectifs

- Prolonger le T6 de Châtillon Montrouge à Porte de Châtillon, en connexion avec le T3

Pilote

Île-de-France Mobilités

Partenaires

Département des Hauts-de-Seine, Ville de Montrouge, comité de suivi PGD

Estimation financière

Etude en cours

Financement

Île-de-France Mobilités

Freins à lever

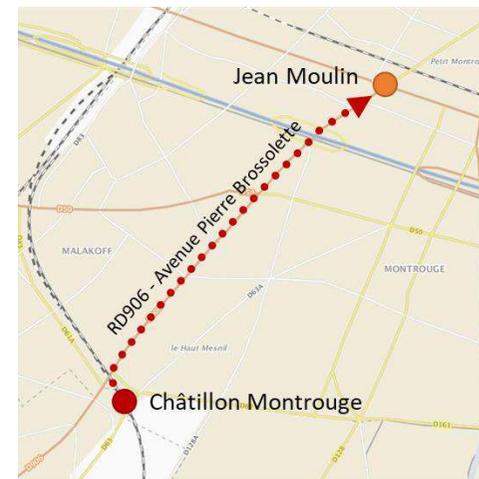
Emprises foncières, jonction T3 x T6 à la station Jean Moulin, nombreux réseaux en sous-sol, hors PPI d'Île-de-France Mobilités et de la Région Île-de-France

Indicateurs de suivi et d'évaluation

- Prolongement effectif de la ligne T6

Secteurs concernés	Mise en œuvre	Echéance
Avenue Pierre Brossolette (RD906)	Prolonger le T6 vers le nord jusqu'à l'arrêt Jean Moulin (T3) pour : <ul style="list-style-type: none">• Compléter le maillage en transports collectifs• Offrir de meilleures conditions de déplacement Alléger la fréquentation de la ligne 13, à la station Châtillon Montrouge.	2030

Prolongement de la ligne T6



Action 9

Faciliter l'accès aux gares, stations de métro et de tramway existantes et en projet

Priorité 2

Maitrise de la mise en œuvre :

Echéance de réalisation :

Impacts sur les mobilités :



Enjeux et objectifs

- Faciliter l'usage des transports en commun
- Améliorer l'accessibilité aux stations et aux gares pour leur donner plus d'attrait et de confort d'usage

Pilote

Ville de Malakoff

Partenaires

Société du Grand Paris (SGP), Vallée Sud Grand Paris, Département des Hauts-de-Seine, Ile-de-France Mobilités

Estimation financière

Pôles Grand Paris Express : en cours d'étude

Autres : à définir

Financement

À définir

Indicateurs de suivi et d'évaluation

- Fréquentation des gares, stations de métro et de tramway

Secteurs concernés	Mise en œuvre	Echéance
Malakoff Plateau de Vanves	Plateau bd C. de Gaulle, rue E. Quinet et rue E. Varlin Coulée Verte valorisée Station de mobilité partagée, dont stationnements vélos sécurisés Ouverture du bâtiment voyageurs sur le boulevard	2024 <i>(à confirmer, selon projet Safran)</i>
Châtillon Montrouge (Grand Paris Express)	Refonte dans le cadre du projet Grand Paris Express Accès bd de Stalingrad, rue P. Vaillant-Couturier, bd Camélinat, rue M. Seguin, rue E. Dolet	2025
Fort d'Issy - Vanves – Clamart (Grand Paris Express)	Refonte dans le cadre du projet Grand Paris Express Accès bd des Frères Vigouroux et carrefour avec le boulevard du Colonel Fabien	
Vanves-Malakoff	Accès av. Arblade Stationnements vélo	À définir
Accès aux stations du T3	Accès piétons et vélo directs et sans coupure	À définir
Etienne Dolet	Parking vélo plus grand et plus visible Continuités piétonnes entre la station et l'arrêt de bus Etienne Dolet Bâtiment voyageurs revalorisé	À définir

Action 10

Adapter l'Hirondelle aux évolutions du territoire

Priorité 2

Maitrise de la mise en œuvre :



Echéance de réalisation :



Impacts sur les mobilités :



Enjeux et objectifs

- Renforcer les solutions de desserte locale et de mobilité durable pour accompagner la baisse du taux de motorisation
- Faciliter les déplacements entre les différents quartiers de la commune
- Améliorer la lisibilité et l'attractivité de l'Hirondelle, pour augmenter sa fréquentation

Pilote

EPT Vallée Sud Grand Paris

Partenaires

Ville de Malakoff, Ile-de-France Mobilités, RATP, comité de suivi PGD

Estimation financière

Etude en cours par l'EPT Vallée Sud Grand Paris

Financement

EPT Vallée Sud Grand Paris, Ile-de-France Mobilités

Indicateurs de suivi et d'évaluation

- Fréquentation de l'Hirondelle

Secteurs concernés	Mise en œuvre	Echéance
Toute la commune	Redéfinir les caractéristiques du service pour tenir compte de l'évolution des besoins et des objectifs du PGD : tracé simplifié, fréquences augmentées, véhicules « propres » Mettre en œuvre le nouveau service	Janvier 2021

Navette Hirondelle



Action 11

Traiter les entrées de ville pour limiter les flux de transit à l'intérieur de la commune

Priorité 2

Maitrise de la mise en œuvre :

Echéance de réalisation :

Impacts sur les mobilités :



Enjeux et objectifs

- Atténuer le caractère routier des carrefours d'entrée de ville et diriger les flux de transit vers les boulevards structurants
- Faciliter les déplacements en modes actifs inter-commune, créer des connexions entre le réseau cyclable local et celui des communes voisines
- Faciliter la circulation des véhicules de transport en commun

Pilotes

Département des Hauts-de-Seine

Ville de Malakoff (av. Pierre Larousse)

Partenaires

Communes limitrophes

Comité de suivi PGD

Estimation financière

Surcoûts éventuels par rapport au Plan Vélo à préciser (études)

Financement

Département des Hauts-de-Seine

Ville de Malakoff (av. Pierre Larousse)

Indicateurs de suivi et d'évaluation

- Nombre de secteurs traités
- Évolution de la circulation automobile
- Analyses des statistiques de sécurité routière
- Comptages vélos

Secteurs concernés	Mise en œuvre	Echéance
Av. Pierre Larousse (nord)	Requalification de l'entrée de ville en lien avec le projet INSEE Zone 30 av. P. Larousse	À définir (selon projet INSEE)
Av. Pierre Brossolette (nord)	Continuité des sites propres bus, des cheminements piétons et des aménagements cyclables	Court terme
Bd de Stalingrad (ouest)	Passages piétons renforcés	2023-2025
Bd Colonel Fabien (nord)	Passages piétons + nombreux et renforcés, itinéraires cyclables	2023-2025
Bd Camélinat (est)	Sas vélo au feu Passages piétons renforcés	2025
Bd Gabriel Péri (ouest)	Pistes cyclables Trottoirs	> 2022
Bd Gabriel Péri (est)	Piste cyclable hors trottoir	> 2022

Action 12

Aménager les grandes avenues

Priorité 2

Maitrise de la mise en œuvre :

Echéance de réalisation :

Impacts sur les mobilités :



Enjeux et objectifs

- Améliorer le partage de l'espace public
- Sécuriser les déplacements
- Faciliter la circulation des bus

Pilotes

Département des Hauts-de-Seine

Ville de Malakoff (bd H. Barbusse, av. Pierre Larousse)

Partenaires

Comité de suivi PGD, communes limitrophes

Estimation financière

- Bd H. Barbusse : inclus dans le Plan Vélo (liaison 1)
- Bd Camélinat : à définir (route départementale)
- Bd du Colonel Fabien : inclus dans le Plan Vélo (liaison 3)
- Av. Pierre Brossolette : idem (liaison 4)
- Bd de Stalingrad : idem (liaison 3)
- Av. Pierre Larousse : idem (liaison 5)
- Bd Gabriel Péri : idem (liaison 6)

Financement

Département des Hauts-de-Seine, Ville de Malakoff

Indicateurs de suivi et d'évaluation

- Linéaire de voirie aménagé et réglementé
- Evolutions de la circulation automobile
- Analyses des statistiques de sécurité routière
- Comptages vélos

Secteurs concernés	Mise en œuvre	Echéance
Bd Henri Barbusse	Aménagement défini en lien avec l'étude urbaine	2020
Bd Camélinat <i>(voirie départementale)</i>	Pistes cyclables, trottoir élargi, stationnement supprimé côté sud	2020-2022
Bd du Colonel Fabien <i>(voirie départementale)</i>	Zone 30	2020-2022
Avenue Pierre Brossolette <i>(voirie départementale)</i>	Sites propres bus Pistes cyclables	Court terme
Bd de Stalingrad <i>(voirie départementale)</i>	Aménagement défini en lien avec l'étude urbaine	2022
Av. Pierre Larousse	Zone de rencontre	> 2022
Bd Gabriel Péri <i>(voirie départementale)</i>	Partage de l'espace rééquilibré entre modes, circulation apaisée	> 2022

Action 13

Aménager les principaux carrefours

Priorité 2

Maitrise de la mise en œuvre :

Echéance de réalisation :

Impacts sur les mobilités :



Enjeux et objectifs

- Traiter les carrefours (giratoires et à feux) en prenant en compte les usagers les plus vulnérables et en facilitant la circulation des véhicules de transport en commun

Pilotes

Département des Hauts-de-Seine, Ville de Malakoff

Partenaires

Comité de suivi PGD

Estimation financière

- Rond-point Henri Barbusse : inclus dans le Plan Vélo (liaisons 1 et 3)
- Rond-point Youri Gagarine : idem (liaisons 2 et 3)
- Colonel Fabien : idem (liaison 3)
- Avaulée x P. Bert : idem (liaison 1)
- G. Péri x A. Coin et x 12 février 1934 : idem (liaison 6)
- Chauvelot x Vallée : à définir

Financement

Département des Hauts-de-Seine, Ville de Malakoff

Indicateurs de suivi et d'évaluation

- Nombre de secteurs traités
- Évolutions de la circulation automobile

- Analyses des statistiques de sécurité routière
- Comptages vélos

Secteurs concernés	Mise en œuvre	Echéance
Henri Barbusse	Carrefour à régime de priorité à droite, intégré à une grande place piétonne	2022
Youri Gagarine	Emprises de la voirie réduite Espaces verts et cheminements piétons et cyclistes agrandis	2025
Colonel Fabien	Voie nord fermée à la circulation, voie sud élargie et à double sens Square de Soweto agrandi vers le sud en conservant des cheminements modes actifs	2020-2022
Rue Avaulée x rue Paul Bert	Zone de rencontre	2020-2022
Bd Gabriel Péri x rue André Coin	Aménagements cyclables Square ouvert	> 2022
Bd Gabriel Péri x av. du 12 février 1934	? (proposition initiale : zone de rencontre ; Plan Vélo : piste cyclable)	> 2022
Rue Chauvelot x rue de la Vallée	Zone de rencontre	2022

Action 14

Faciliter le franchissement des infrastructures à pied et à vélo

Priorité 2

Maitrise de la mise en œuvre :



Echéance de réalisation :



Impacts sur les mobilités :



Enjeux et objectifs

- Adapter les franchissements des infrastructures routières et ferroviaires pour résorber les coupures pour les modes actifs

Pilotes

Ville de Malakoff, Département des Hauts-de-Seine

Partenaires

Communes limitrophes, SGP, SNCF, RATP, DiRIF, Comité de suivi PGD

Estimation financière

- Rue V. Hugo, bd G. Péri, rue P. Bert, rue G. Mômquet : inclus dans le Plan Vélo, surcoûts éventuels à préciser (études)
- Av. P. Brossolette sud et bd du Colonel Fabien : pôles GPE
- Av. Pierre Brossolette : étude en cours par le Département
- Av. Pierre Larousse : projet INSEE

Financement

Ville de Malakoff, Département, DiRIF, communes limitrophes

Indicateurs de suivi et d'évaluation

- Nombre de secteurs traités
- Évolutions de la circulation automobile
- Analyses des statistiques de sécurité routière
- Comptages vélos

Secteurs concernés	Mise en œuvre	Echéance
Bd périphérique <i>(trottoirs élargis, bandes cyclables, voie bus)</i>	Av. P. Brossolette (nord)	Court terme
	Rue V. Hugo	2020-2022
	Av. Pierre Larousse	> 2022
	Rue E. Renan	> 2022
Ligne 13	Bd G. Péri / bd R. David : pistes cyclables, trottoirs	> 2022
	Rue Paul Bert : zone 30, espaces verts valorisés	2020-2022
	Rue G. Mômquet : stationnements vélos à l'entrée du passage sous voies, éclairage	2020-2022
	Av. P. Brossolette (sud) : pôle GPE Châtillon Montrouge	2025
Ligne N <i>(passerelles piétonnes et passages sous voies)</i>	Colonel Fabien : pôle GPE Fort d'Issy Vanves Clamart	2025
	Passerelles (rue P. Vaillant-Couturier, rue Hoche, square des Nouveaux, bd de Stalingrad) : accès valorisés, éclairage	2025
Avenue P. Brossolette	Sécurisation des traversées aux intersections avec la rue du 12 février 1934 et le bd Gabriel Péri	Court terme (Cf. action 6)

Action 15

Ouvrir, végétaliser et apaiser autour des parcs et des espaces verts

Priorité 2

Maitrise de la mise en œuvre :



Echéance de réalisation :



Impacts sur les mobilités :



Enjeux et objectifs

Valoriser le potentiel d'apaisement du cadre de vie des parcs et des espaces verts

Pilotes

Ville de Malakoff, Département des Hauts-de-Seine

Partenaires

Comité de suivi PGD

Estimation financière

- Surcoûts éventuels par rapport au Plan Vélo à préciser (études)
- Rue Chauvelot x rue de la Vallée, place du 14 juillet : à confirmer

Financement

Ville de Malakoff, Département des Hauts-de-Seine

Indicateurs de suivi et d'évaluation

- Nombre de secteurs traités
- Comptages piétons

Secteurs concernés	Mise en œuvre	Echéance
Parc Léon Salagnac	Entrées valorisées, limites atténuées voire supprimées bd de Stalingrad	2023-2025 <i>(après chantier du collège)</i>
Cimetière de Malakoff	Parvis réaménagé devant l'entrée Continuité des aménagements du bd de Stalingrad jusqu'au cimetière Cheminements piétons et cyclables à travers le cimetière	
Coulée Verte x bd G. Péri	Espaces verts aménagés et ouverts, intégrés aux espaces publics	> 2022
Square Marc Lanvin	Square ouvert sur bd G. Péri et av. J. Ferry	> 2022
Parc Larousse	Perméabilité avec l'avenue P. Larousse Passage piéton marqué devant l'entrée du parc (plateau), stationnements vélos	> 2022
Rue Chauvelot x rue de la Vallée	Zone de rencontre Espace vert aménagé, ouvert et intégré aux espaces publics	2022
Jardin de la Maison des Arts	Av. du 12 février 1934 : passage piéton renforcé Stationnement illicite empêché devant l'entrée du jardin	Court terme <i>(requalification P. Brossolette)</i>
Place du 14 juillet	Piétonisation de la voie coté Est du square Voie coté Ouest à double sens	À définir
Square bd A. Pinard x bd C. de Gaulle	Square valorisé, ouvert et intégré aux espaces publics Visibilité renforcée de la Coulée Verte	Selon projet INSEE

Action 16

Créer des stations de mobilité partagée

Priorité 2

- Maitrise de la mise en œuvre : ●●
- Echéance de réalisation : ●●
- Impacts sur les mobilités : ●●

Enjeux et objectifs

- Mettre en place les outils et les infrastructures adaptés à l'évolution des mobilités et aux objectifs du PGD
- Encadrer l'offre de nouveaux services de mobilité

Pilotes

Ville de Malakoff

Partenaires

Comité de suivi PGD, opérateurs privés

Estimation financière

A définir

Financement

Ville de Malakoff (aménagement d'espace public)

Indicateurs de suivi et d'évaluation

- Nombre de stations créées
- Mesures de l'usage des services de mobilité

Secteurs concernés	Mise en œuvre	Echéance
8 stations Vélib' + stations Autolib'	Bornes de recharge pour véhicules électriques Places de stationnement réservées aux véhicules en autopartage Zones de stationnement pour vélos et trottinettes en libre-service Station de gonflage Stationnement pour les vélos	Selon les décisions prises à l'échelle de la Métropole du Grand Paris

Trottinettes en libre-service à Saint-Denis



Action 17

Créer une Charte d'Aménagement de la voirie et des espaces publics

Priorité 2

Maitrise de la mise en œuvre :



Echéance de réalisation :



Impacts sur les mobilités :



Enjeux

- Rééquilibrer le partage de la voirie entre usagers des différents modes de déplacements
- Faciliter leur cohabitation sur l'espace public

Objectifs

La Charte doit définir :

- Les types d'aménagement à créer dans le cadre du PGD et du Plan vélo (et autres), selon le contexte : zones 30, zones de rencontre, Chaussées à voie centrale banalisée
- Les caractéristiques et les principes d'implantation du mobilier urbain
- Les principes de localisation et d'implantation des aires de livraison et des places PMR
- Le jalonnement
- Les principes d'aménagement des arrêts de bus
- Les conditions d'usage de la voirie et des espaces publics (trotinettes, stationnement tous modes, etc.)

Pilote

- Ville de Malakoff

Partenaires

- Département des Hauts-de-Seine,
- Comité de suivi PGD,
- Associations

Estimation financière

A budget constant

Financement

Ville de Malakoff

Horizon

2020

Indicateurs de suivi et d'évaluation

Élaboration de la Charte

Action 18

Organiser le suivi et l'évaluation de la mise en œuvre du PGD

Priorité 2

Maitrise de la mise en œuvre :



Echéance de réalisation :



Impacts sur les mobilités :



Enjeux et objectifs

Assurer la mise en œuvre concertée cohérente des actions du PGD

Pilotes

Ville de Malakoff

Partenaires

- Comité de suivi PGD,
- Associations, commerçants

Estimation financière

A budget constant

Financement

Ville de Malakoff

Indicateurs de suivi et d'évaluation

Réunions du comité de suivi du PGD et du comité de pilotage Vélo

Secteurs concernés	Mise en œuvre	Echéance
Toute la commune	Suivi de la mise en œuvre des actions du PGD Bilan / évaluation des résultats	2019 : création du Comité Réunions au moins 1 fois par an et avant la réalisation des grands travaux

Action 19

Accompagner les entreprises dans l'élaboration et la mise en œuvre de plans de mobilité

Priorité 3

Maitrise de la mise en œuvre : ●●

Echéance de réalisation : ●

Impacts sur les mobilités : ●●

Enjeux et objectifs

Inciter et faciliter pour les entreprises la création et la mise en œuvre de plans de mobilité

Pilotes

Ville de Malakoff

Partenaires

Entreprises

Estimation financière

A budget constant

Financement

Ville de Malakoff

Indicateurs de suivi et d'évaluation

- Nombre de plans de mobilité réalisés et mis en œuvre
- Part d'usage des différents modes pour les déplacements domicile-travail des actifs travaillant à Malakoff

Secteurs concernés	Mise en œuvre	Echéance
Entreprises de plus de 100 salariés (soumises à obligation) et autres entreprises volontaires	Accompagnement par un référent au sein des services de la Mairie : sensibilisation, information, suivi des démarches	À partir de 2019

Action 20

Mutualiser l'offre en stationnement

Priorité 3

Maitrise de la mise en œuvre :



Echéance de réalisation :



Impacts sur les mobilités :



Enjeux et objectifs

- Répondre aux besoins en stationnement des automobilistes dans les secteurs tendus
- Optimiser l'offre en stationnement disponible (en particulier en soirée et le week-end)
- Limiter la présence de véhicules en stationnement sur les voiries
- Proposer des tarifs incitatifs par rapport au stationnement sur voirie

Pilotes

Ville de Malakoff

Partenaires

Propriétaires de parkings

Estimation financière

A budget constant

Financement

Ville de Malakoff

Indicateurs de suivi et d'évaluation

- Nombre de parkings mutualisés
- Usage des parkings mutualisés
- Nombre de places de stationnement supprimées sur voirie

Secteurs concernés	Mise en œuvre	Echéance
Centre bus RATP de Malakoff	Concertation avec les usagers potentiels (résidents, commerçants)	À définir avec la RATP
Autres <i>(à identifier, par ex. : Monoprix porte de Châtillon, grandes entreprises, parkings bailleurs sociaux)</i>	Partenariats avec les propriétaires de parkings privés	À définir

UN PLAN DE CIRCULATION AJUSTE POUR LIMITER LE TRAFIC DE TRANSIT

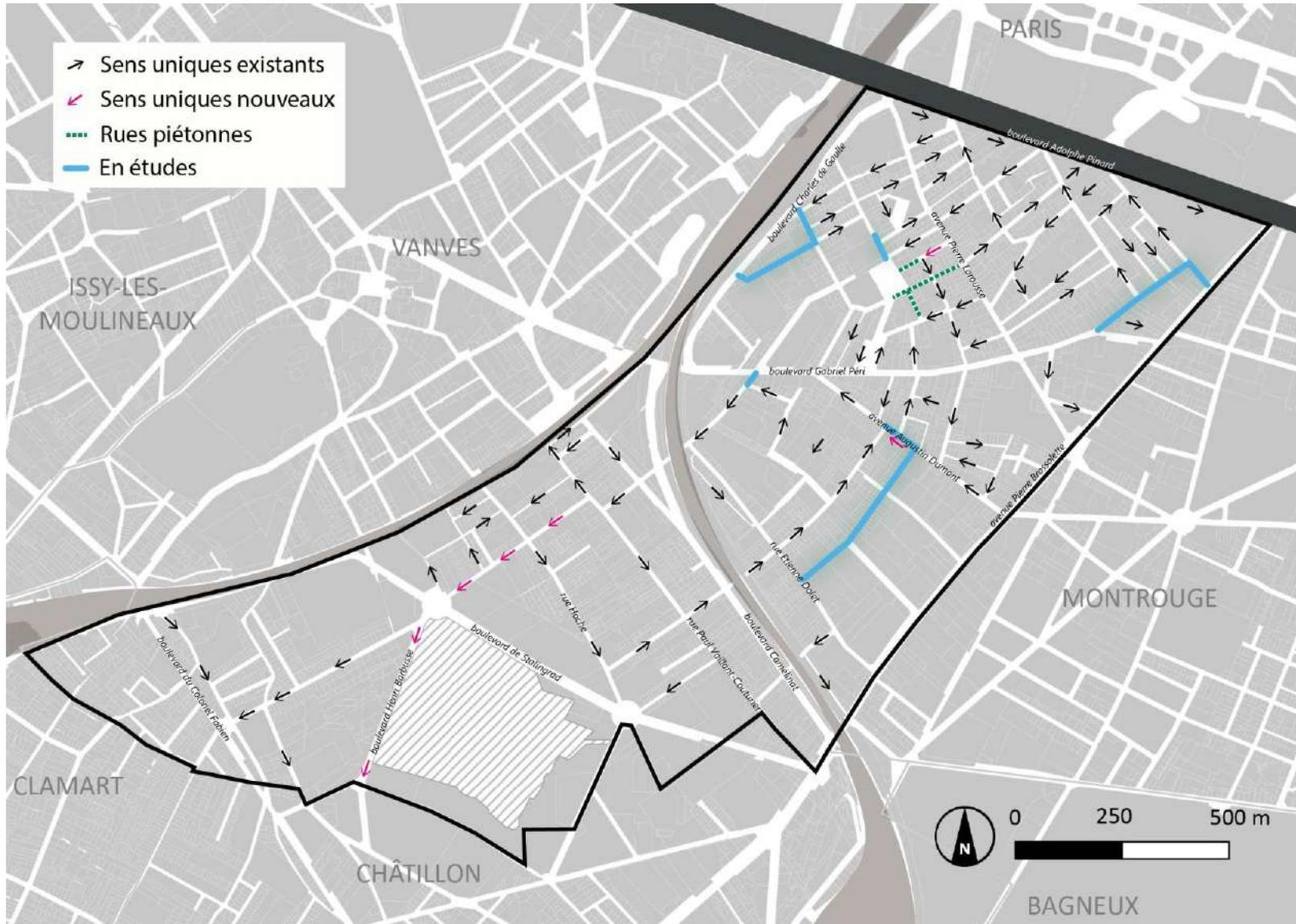
Malgré plusieurs facteurs qui limitent le transit, certaines rues en souffrent néanmoins, avec des niveaux de trafic et des vitesses de circulation qui sont pénalisantes pour les activités riveraines.

Par ailleurs, la mise en œuvre de certaines actions comme l'aménagement des grandes avenues (en particulier le boulevard Henri Barbusse) et de certains projets, implique des modifications du plan de circulation.

Dans ce cadre, le PGD prévoit la mise à sens unique de 4 rues (ou tronçons de rues) :

- Boulevard Henri Barbusse,
- Rue Avaulée,
- Avenue Augustin Dumont,
- Avenue Jean Jaurès.

Figure 24 Plan de circulation



ZOOMS SUR DES SECTEURS STRATEGIQUES

CŒUR DE VILLE

Enjeux et objectifs

L'objectif général concernant le secteur du centre-ville est de renforcer son attractivité et d'y soutenir l'activité commerciale, en facilitant l'accès et l'usage pour les modes actifs.

Une attention doit également être portée aux infrastructures (station de transports) et aux équipements pour améliorer leurs accès. De plus le projet portant sur la « Porte de Malakoff » (école, bureaux, ministère, complexe sportif et polyvalent, espaces publics) doit être intégré dans l'aménagement global du secteur.

Les actions à mettre en œuvre

Pour répondre à ces enjeux et objectifs, la zone piétonne et la zone de rencontre doivent être étendues, d'une part pour valoriser le cœur commercial avec la place du 11 Novembre ainsi que la rue Béranger et l'avenue Pierre Larousse particulièrement commerçantes, d'autre part pour améliorer le partage de l'espace public en faveur des modes actifs et notamment faciliter les rabattements vers la station de métro et les pôles d'attractivité. En complément, le jalonnement pour les modes actifs en direction des points d'intérêt (homogénéité, lisibilité ...) doit être amélioré.

Dans ce secteur aujourd'hui assez minéral, les espaces verts et la végétalisation doivent être amplifiés pour améliorer la qualité du cadre de vie. Pour ce faire, les actions suivantes sont notamment prescrites :

- le Parc Larousse doit être décroisé et étendu sur les espaces publics limitrophes afin de signaler sa présence et d'inciter à son appropriation par l'ensemble des usagers du quartier,
- la place du 14 Juillet doit être réaménagée en repensant et limitant l'espace dédié à la circulation et au stationnement des véhicules et en les reportant en rive Est de la place. Le square de Verdun pourra ainsi être étendu à l'Ouest, davantage ouvert et sa perméabilité renforcée

pour devenir un véritable espace vert public rayonnant sur les espaces alentours,

- en lien avec la Coulée Verte et afin de faciliter les liens avec le centre-ville, la piétonnisation et la végétalisation sur le boulevard Charles de Gaulle doivent être renforcées. Ainsi, la place dédiée à la voiture pourra être réduite, les traversées piétonnes démultipliées, et la signalétique améliorée.

En accompagnement du projet de la « Porte de Malakoff », il est notamment envisagé de créer une piste cyclable à double sens avenue A. Pinard.



Schéma d'intentions et d'aménagements



-  Etendre la zone piétonne
-  Aménager une zone de rencontre, notamment à proximité des équipements/infrastructures
-  Renforcer la place des vélos sur certaines voies (itinéraires dédiés, prioritaires)
-  Renforcer la zone 30
-  Valoriser/amplifier la coulée verte
-  Développer l'offre de stationnement pour les vélos
-  Implanter des stations de mobilité partagée (voitures, deux roues partagés...)
-  Mutualiser l'offre en stationnement et accompagner la mise en oeuvre de plan de mobilité des entreprises
-  Requalifier les grandes avenues pour rééquilibrer le partage de l'espace entre les modes de déplacement et apaiser la circulation
-  Faciliter le franchissement des grandes avenues pour les modes actifs (plateaux piétons par exemple)
-  Reconfigurer certains carrefours pour améliorer l'orientation des usagers et la circulation
-  Réaménager/étendre des places et des parcs en créant des secteurs apaisés

AVENUE PIERRE LAROUSSE

Enjeux et objectifs

Le réaménagement de l'avenue Pierre Larousse doit limiter les flux de transit et apaiser la circulation afin de faciliter l'usage des modes actifs et de soutenir l'activité commerciale.

A l'extrémité Nord-Ouest, le projet « Porte de Malakoff » (école, bureaux, ministère, complexe sportif et polyvalent, espaces publics) doit être intégré dans l'aménagement global de l'avenue.

Les actions à mettre en œuvre

Le tronçon de l'avenue en lien direct avec le centre-ville commerçant, entre les rues Rouget de Lisle et Vincent Moris doit être aménagé en zone de rencontre. Plus particulièrement, de la rue Savier à la rue Henri Martin (parc Larousse), l'espace public doit être requalifié en continuité de celui du cœur de ville (plateau piéton à niveau, revêtements de sol similaires, suppression du stationnement le long du Parc Larousse en faveur d'un aménagement paysager avec des arbres et massifs...). L'effet de coupure pour les piétons et cycles sera ainsi écarté. En complément et transition, les deux extrémités de la rue seront aménagées en zone 30.

Afin de renforcer le caractère urbain de l'avenue et de créer une véritable place, le départ de la station-service devra être accompagné lorsqu'il sera d'actualité. Il s'agira alors de réaménager l'espace public en lien avec l'avenue, l'église, et les futures opérations qui se développeront sur la parcelle libérée.

Les carrefours avec le boulevard Gabriel Péri (place du 8 mai 1945) et l'avenue Pierre Brossolette doivent également être réaménagés afin de sécuriser les modes actifs et faciliter leur usage.

Pour requalifier l'entrée de ville Nord (intersection avec le boulevard Charles de Gaulle et le périphérique), il est envisagé de :

- Réaménager le carrefour entre le boulevard Charles de Gaulle et l'avenue Pierre Larousse en créant un plateau piétons à niveau, en élargissant la rue Larousse, et en valorisant l'entrée de la coulée verte,
- Créer un plateau piétons à niveau entre le jardin de l'université et le nouveau mail Legrand en direction de Paris,
- Réaménager la rue Renan en faveur des piétons et vélos.



Schéma d'intentions et d'aménagements

-  Aménager les extrémités de l'avenue en zone 30
-  Aménager une zone de rencontre
-  Développer l'offre de stationnement pour les vélos
-  Implanter des stations de mobilité partagée (voitures, deux roues partagés...)
-  Mutualiser l'offre en stationnement et accompagner la mise en oeuvre de plan de mobilité des entreprises
-  Aménager l'espace public en continuité du coeur de ville et faciliter les franchissements pour les modes actifs
-  Reconfigurer certains carrefours pour améliorer l'orientation des usagers et la circulation (en particulier des piétons et vélos)
-  Réaménager/étendre des places et des parcs en créant des secteurs apaisés (avec suppression du stationnement le long du parc Larousse)
-  Créer un nouvel espace public se poursuivant sur l'avenue, à la place de la station service (parvis, valorisation du patrimoine, plateau piéton, ...)



RUE AVAULEE

Enjeux et objectifs

Aujourd'hui sans qualité particulière, présentant des problèmes de sécurité, de vitesse et d'inconfort (trottoirs étroits), la rue Avaulée doit être réaménagée pour :

- la rendre plus attractive,
- assurer un meilleur partage de l'espace public en faveur des modes actifs,
- valoriser les équipements et les opérations à venir en lien avec le projet Barbusse.

Les actions à mettre en œuvre

Afin d'améliorer le confort des piétons et vélos, la rue Avaulée doit être passée en sens unique réduisant ainsi le nombre de voies de circulation et la place de la voiture. Dans le même temps, il s'agira d'aménager des espaces dédiés aux vélos, piste ou bande, avec un double sens cyclable et d'élargir l'espace dédié aux piétons, y compris en empiétant, dès que possible, sur les espaces aujourd'hui privés. Les trottoirs pourront ainsi être élargis et les pieds d'immeubles valorisés. En faveur de l'embellissement de la rue et de l'environnement, la requalification de la rue intégrera une végétalisation (arbres, massifs...).

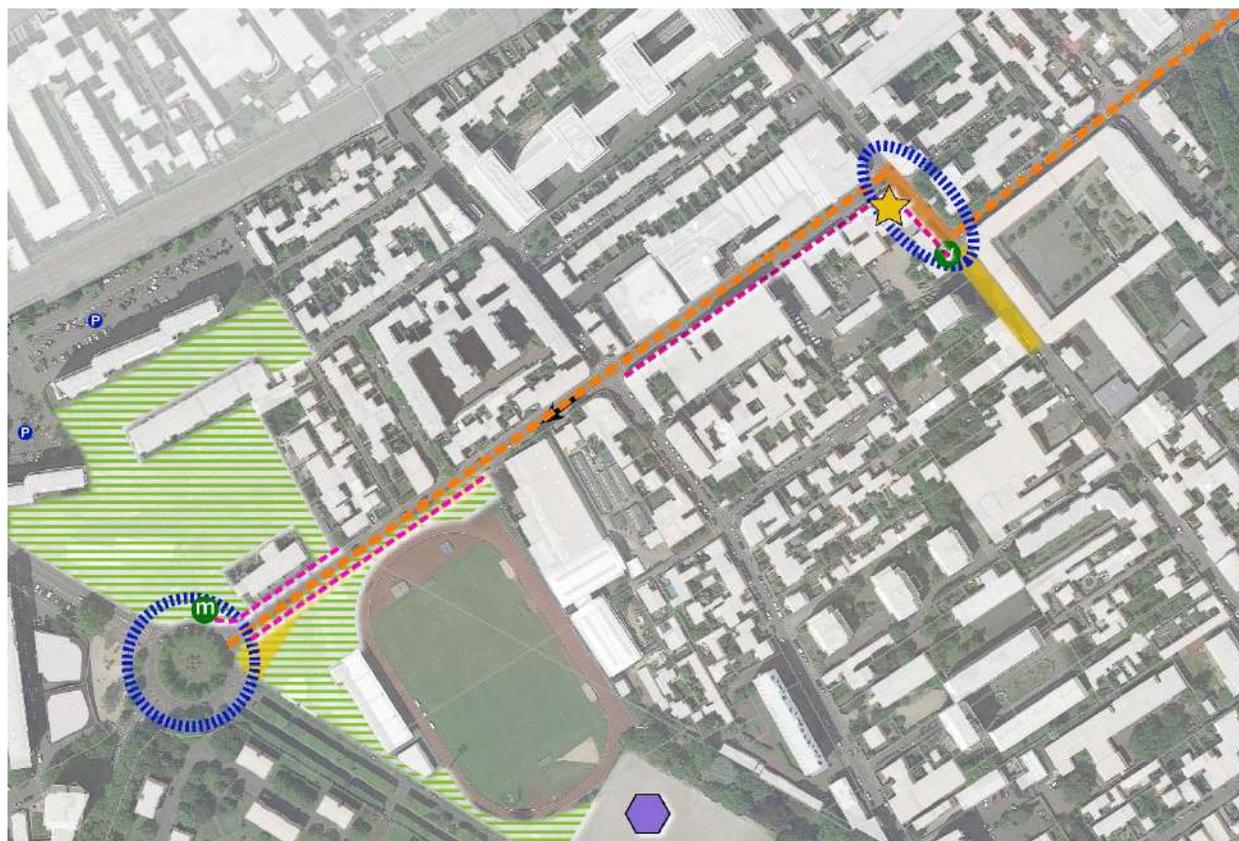
A l'extrémité Nord-Est, les intersections avec les rues Paul Vaillant Couturier et Paul Bert doivent être réaménagées. Il s'agira de créer une zone de rencontre. A terme, du foncier pourra être récupéré sur les espaces privés (opération en réflexion) afin d'aménager un espace public confortable.

Au Sud-Ouest, le réaménagement de la rue devra s'articuler avec celui du carrefour Barbusse (projet en réflexion).

Au Sud-Ouest, le réaménagement de la rue devra s'articuler avec celui du carrefour Barbusse (projet en réflexion).



Schéma d'intentions et d'aménagements



- ← Possible mise en sens unique de la rue, y compris pour le bus 191
- Renforcer la place des vélos sur certaines voies (piste, bande cyclable)
- Elargir l'espace dédié aux piétons (trottoir, espace protégé, ...)
- Aménager une zone de rencontre
- Requalifier l'espace public en lien avec les équipements (parvis, plateau piétons à niveau, ...)
- ★ Réaménagement du carrefour et de l'espace public en lien avec l'opération immobilière en cours de réflexion
- Reaménagement/étendre des parcs et espaces verts
- V Développer l'offre de stationnement pour les vélos
- M Implanter des stations de mobilité partagée (voitures, deux roues partagés...)
- P Mutualiser l'offre en stationnement et accompagner la mise en oeuvre de plan de mobilité des entreprises
- ☀ Reconfigurer certains carrefours pour améliorer la circulation, la sécurité, le confort des différents usagers, en particulier les modes actifs
- ⬡ Prendre en compte la reconstruction du collège Henri-Vallon (aménagement de cheminements, ouverture du site, ...)

RUE VOLTAIRE

Enjeux et objectifs

L'objectif principal du réaménagement de la rue de Voltaire et de ses environs est d'en améliorer le fonctionnement notamment en période de pointe : apaisement des vitesses, dissuasion du transit, sécurisation des déplacements notamment aux abords du groupe scolaire. Pour cela, il s'agit de limiter les flux de transit et les itinéraires d'évitement. Au contraire, l'usage des modes actifs doit être facilité et sécurisé.

Les actions à mettre en œuvre

Pour répondre à ces objectifs, plusieurs actions ont été identifiées. En premier lieu, il s'agit de repenser le partage de l'espace public sur la rue Voltaire (déjà en zone 30), en diminuant la place accordée à la voiture et en particulier celle du stationnement. A l'inverse, les espaces dédiés aux piétons et vélos doivent être élargis (trottoirs, double sens cyclable...).

De plus, les carrefours avec les rues adjacentes doivent être réaménagés pour des raisons de sécurité et de confort :

- Avec l'avenue du Maréchal Leclerc de façon à améliorer la visibilité pour l'ensemble des usagers et d'amplifier la place accordée aux piétons et vélos,
- Avec l'avenue Pierre Brossolette, en tenant compte de la présence de la station-service,
- Avec la rue Chauvelot et le boulevard Adolphe Pinard, en clarifiant la place des différents usagers.

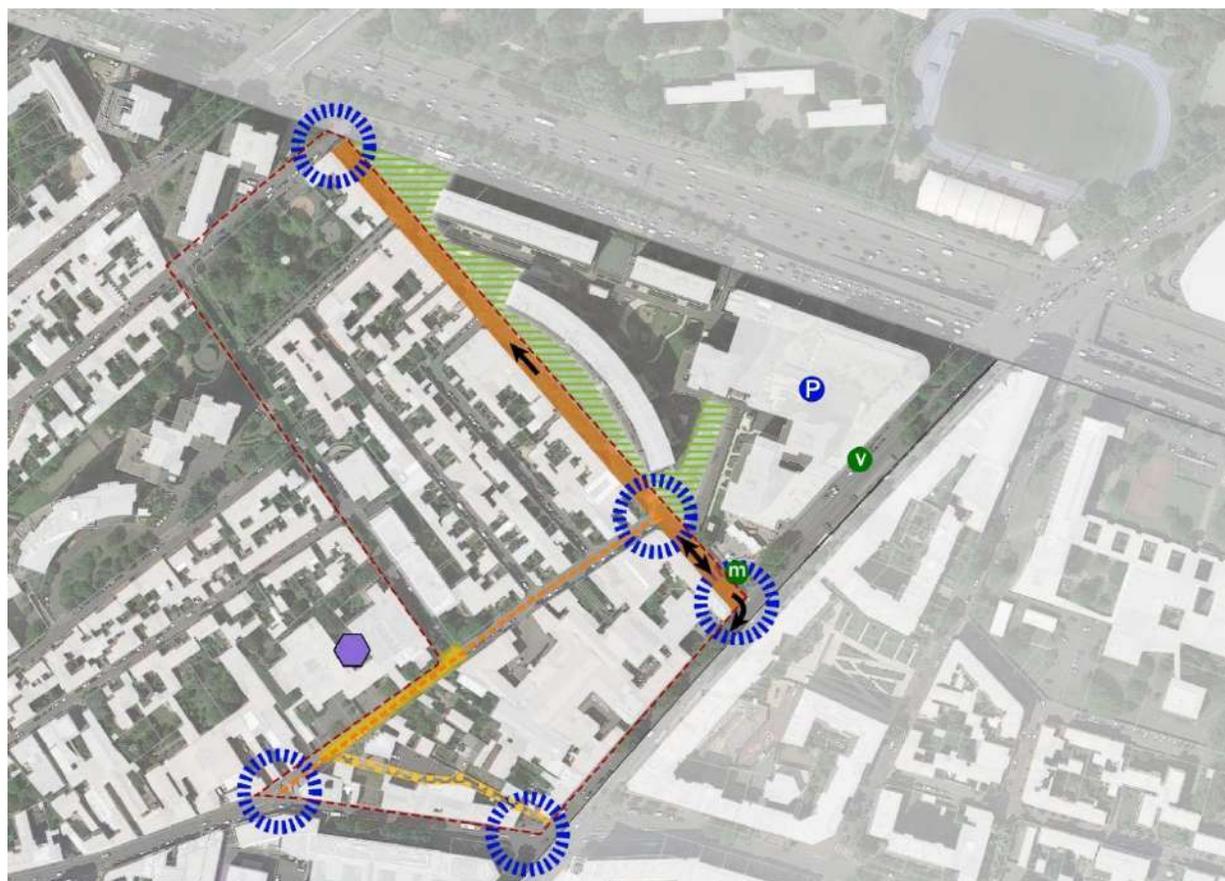
Par ailleurs, en tenant compte de la présence et de l'éventuel agrandissement du groupe scolaire Cogniot, l'avenue du Maréchal Leclerc doit faire l'objet d'une attention particulière. Celle-ci devra donc accueillir un espace public repensé, au droit de l'équipement, de type parvis et

plateau piéton. Il s'agira également d'aménager une zone 30, afin de favoriser son accessibilité.

Enfin, le carrefour entre le boulevard Gabriel Péri et l'avenue Pierre Brossolette doit être réaménagé en tenant compte du projet en réflexion à l'angle de ces deux axes.



Schéma d'intentions et d'aménagements



- Réaménager la rue Voltaire en faveur des modes actifs
- Aménager un itinéraire cyclable
- Renforcer la zone 30
- Réaménager les carrefours
- Valoriser le passage du Petit Vanves
- Développer l'offre de stationnement pour les vélos
- Implanter des stations de mobilité partagée (voitures, deux roues partagés...)
- Mutualiser l'offre en stationnement
- Aménager un espace public en lien avec l'équipement : (parvis, plateau piéton, ...)
- Réaménager/étendre les espaces verts
- Potential agrandissement du groupe scolaire Cogniot

RUE GALLIENI

Enjeux et objectifs

La requalification de cette rue et de ses abords a un double objectif : valoriser les équipements existants (maison de quartier, bibliothèque, square...) et faciliter et sécuriser l'usage des modes actifs.

Les actions à mettre en œuvre

Dans cette optique, plusieurs rues du secteur doivent être aménagées en zone 30 : la rue Gallieni et dans la continuité, le passage d'Arcole, la rue Guy Môquet, et l'avenue Augustin Dumont. De plus, à proximité de la station de métro « Malakoff Etienne Dolet », une zone de rencontre doit être créée sur la rue Guy Môquet, rendant plus aisé le rabattement sur cette station.

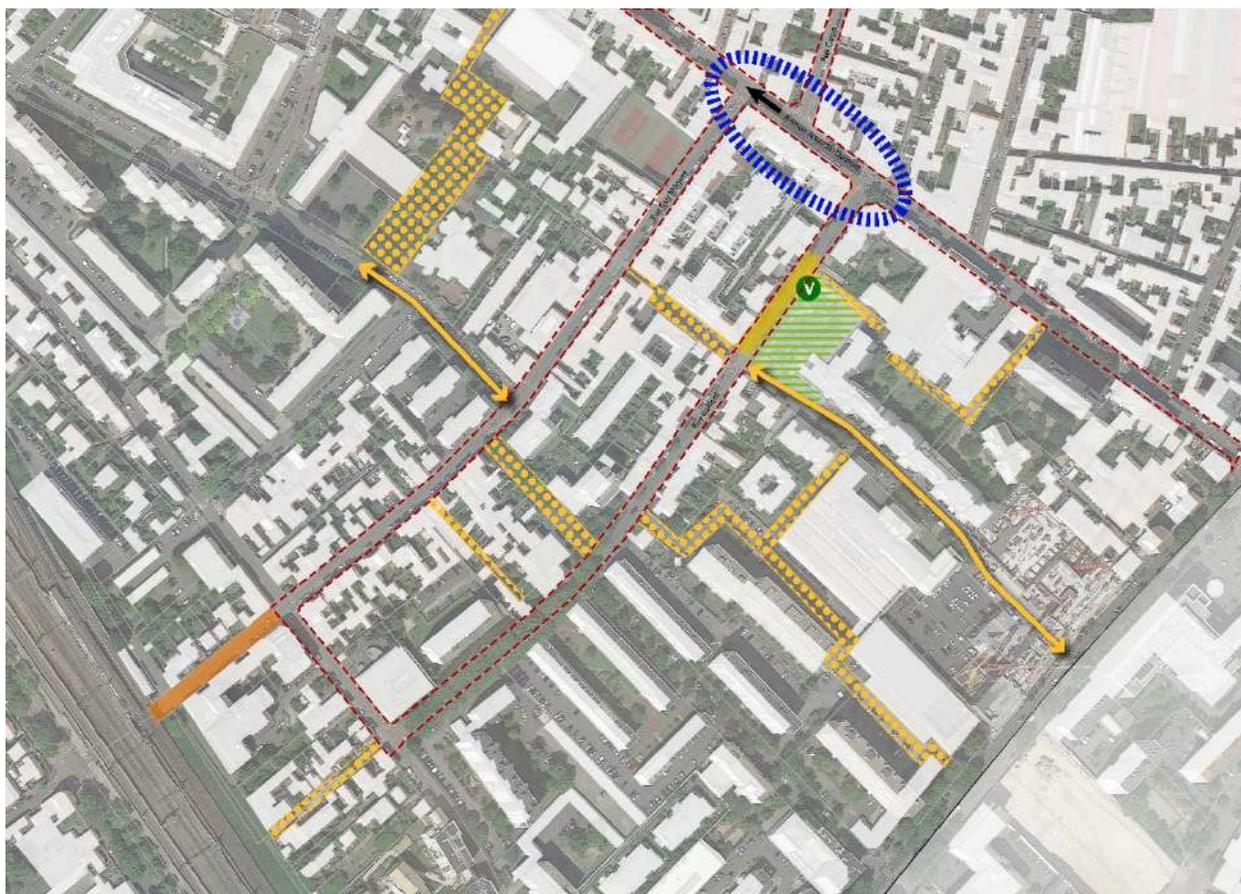
L'ensemble de la rue Augustin Dumont doit être passée en sens unique, soit entre les rues Guy Moquet et Caron en cohérence avec le reste de la rue. A cette occasion, les carrefours avec les rues Gallieni et Guy Môquet seront réaménagés.

Il s'agit ainsi de renforcer l'apaisement du secteur, en s'appuyant sur les nombreux passages/impasses piétons existants.

Les espaces publics aux abords des équipements pourront alors être repensés : ouverture du square sur la rue Gallieni, création d'un parvis et identification/agrandissement de l'accès à la maison de quartier, mise en valeur de la crèche.



Schéma d'intentions et d'aménagements



-  Passer la totalité de l'avenue Augustin Dumont en sens unique
-  Aménager une zone 30
-  Aménager une zone de rencontre
-  Réaménager les intersections entre les rues Gallieni, Guy Môquet et avenue Augustin Dumont
-  Valoriser les passages et impasses
-  Favoriser la circulation des piétons et vélos
-  Développer l'offre de stationnement pour les vélos
-  Aménager l'espace public en lien avec les équipements : crèche, maison de quartier, parc (parvis, jalonnement, plateau piéton, ...)
-  Ouvrir/valoriser le square

SUIVI ET EVALUATION

TABLEAU DE BORD : INDICATEURS DE SUIVI ET D'ÉVALUATION

Priorité de niveau 1		
1	Mettre en œuvre le Plan Vélo	Linéaire de voirie aménagés et réglementés
		Comptages vélos
		Analyses des statistiques de sécurité routière
2	Développer l'offre en stationnement pour les vélos	Nombre de places de stationnement pour les vélos
		Utilisation de l'offre en stationnement pour les vélos
3	Créer un jalonnement spécifique destiné aux usagers des modes actifs	Déploiement du jalonnement
4	Développer des secteurs de circulation apaisée	Linéaire de voirie aménagé et réglementé
5	Réfléchir sur le stationnement dans la commune et autour des gares du Grand Paris Express	Nombre de places en stationnement payant
6	Communiquer et sensibiliser afin de favoriser les changements de pratiques	
		Comptages vélos et voitures
Priorité de niveau 2		
7	Requalifier l'avenue Pierre Brossolette	Comptages vélos
		Analyses des statistiques de sécurité routière
8	Prolonger la ligne de tramway T6	Prolongement effectif du T6
9	Faciliter l'accès aux gares, stations de métro et de tramway existantes et en projet	Fréquentation des gares, stations de métro et de tramway
10	Adapter l'Hirondelle aux évolutions du territoire	Fréquentation de l'Hirondelle
11	Traiter les entrées de ville pour limiter les flux de transit à l'intérieur de la commune	Nombre de secteurs traités
		Évolution de la circulation automobile
		Analyses des statistiques de sécurité routière
		Comptages vélos
12	Aménager les grandes avenues	Linéaire de voirie aménagé et réglementé
		Évolutions de la circulation automobile
		Analyses des statistiques de sécurité routière
		Comptages vélos

Priorité de niveau 2		
13	Aménager les principaux carrefours	Nombre de secteurs traités
		Évolutions de la circulation automobile
		Analyses des statistiques de sécurité routière
		Comptages vélos
14	Faciliter le franchissement des grandes infrastructures à pied et à vélo	Nombre de secteurs traités
		Évolutions de la circulation automobile
		Analyses des statistiques de sécurité routière
		Comptages vélos
15	Ouvrir, végétaliser et apaiser autour des parcs et des espaces verts	Nombre de secteurs traités
		Comptage piétons
16	Créer des stations de mobilité partagée	Nombre de stations créées
		Mesures de l'usage des services de mobilité
17	Créer une Charte d'Aménagement de la voirie et des espaces publics	Élaboration de la Charte
18	Organiser le suivi et l'évaluation de la mise en œuvre du PGD	Réunions du comité de suivi du PGD et du comité de pilotage Vélo
Priorité de niveau 3		
19	Accompagner les entreprises dans l'élaboration et la mise en œuvre de plans de mobilité	Nombre de plans de mobilité réalisés et mis en œuvre
		Part d'usage des différents modes pour les déplacements domicile-travail des actifs travaillant à Malakoff
20	Mutualiser l'offre en stationnement	Nombre de parkings mutualisés
		Usage des parkings mutualisés
		Nombre de places de stationnement supprimées sur voirie