

Atelier citoyen consacré aux déplacements

15 décembre 2020

La Ville mène actuellement une concertation afin de construire une vision partagée et enrichie du projet actuel. Trois ateliers citoyens ont été organisés. L'atelier citoyen du 15 décembre 2020 avait pour objectif d'aborder les questions liées aux mobilités.

Etaient présents :

Etienne LENGEREAU, Maire de Montrouge

Damien OBERLÉ, Directeur de la valorisation des Espaces publics et des Mobilité de la Ville

Camille GENCO, Responsable du pôle Démocratie participative de la Ville

Anna PEREZ, Paysagiste Urbaniste, La Compagnie du Paysage

Simon MAZAJCZYK et Iris DENIAU, Eker, Concertation et démarches participatives

L'atelier s'est déroulé en ligne, 23 personnes y ont participé.

Étienne LENGEREAU, Maire de Montrouge, a accueilli les participants. Il a rappelé les différents axes du projet dont un des objectifs est d'organiser un partage harmonieux de l'espace public pour équilibrer les modes de déplacements et donner toute sa place aux mobilités douces et partagées.

Simon MAZAJCZYK, animateur de l'atelier a présenté le déroulé de l'atelier, il a présenté les modalités techniques de participation et rappelé les principales étapes de la concertation.

1. RAPPEL DES GRANDS AXES DU PROJET EN MATIÈRE DE MOBILITÉS

Intervention de **Anna PEREZ**, Paysagiste Urbaniste, La Compagnie du Paysage, pour présenter les apports du projet sur le sujet des mobilités sur différents secteurs :

- Rue Ginoux, pour diminuer la place de la voiture, nous avons créé une voie unique de circulation, partagée entre les voitures et les bus. Cela nous a permis de dégager des trottoirs confortables, d'avoir une piste cyclable bidirectionnelle et d'avoir des espaces partagés qui permettent de traverser en sécurité. Tous les espaces sont sécurisés et protégés par des bandes plantées ou du mobilier.
- La rue Gabriel Péri est une rue de type départementale. Elle supporte un trafic plus important. Nous n'avons pas réorganisé la circulation automobile mais nous avons récupéré les places de stationnement existantes pour aménager une promenade plantée qui permettra un cheminement piéton confortable et éloigné de la circulation automobile.
- La rue Bouzerait est plutôt une rue type desserte résidentielle. Aujourd'hui, elle est très minérale. Nous souhaitons supprimer une partie des places de stationnement et organiser des bandes plantées afin de donner une ambiance "zone 30" et d'avoir une circulation apaisée.

Au total, dans le quartier, plus de 30% des espaces publics vont être dédiés aux mobilités douces. Le projet propose un espace public confortable et accessible à tous, notamment les personnes à mobilité réduite.

2. ÉCHANGES COLLECTIFS

Damien OBERLÉ, Directeur de la valorisation des Espaces publics et des Mobilité de la Ville a rappelé le programme de cet atelier divisé en quatre temps d'échanges autour des quatre secteurs principaux : Avenue Ginoux, rue Péri, Promenade Gaultier et rue Bouzerait.

Les participants se sont exprimés en direct sur la plateforme Klaxoon pour chaque secteur via des post it :

En vert : les points du projet qui sont très appréciés

En jaune : les points du projet qui ne sont pas clairs et méritent des précisions, explications

En rouge : les points du projet qui posent problèmes

2.1 SECTEUR AVENUE GINOUX

Les principaux éléments présentés en séance sont les suivants :

- Partager harmonieusement l'espace public : Le trottoir de gauche est élargi ; la bande plantée permet d'accueillir les luminaires et de limiter simplement le stationnement. Cet espace est planté d'arbres.
- Un espace apaisé, avec une forte présence du végétal, des promenades urbaines, et une valorisation des rez-de-chaussée commerciaux grâce à l'espace public. Les terrasses vont pouvoir se déployer.
- L'éclairage correspond à celui mis en place devant l'hôtel de ville, il répond aux normes environnementales et aux enjeux de sécurité.
- Au centre il y a une voie mixte, une pour les bus et une pour les voitures. Elle est légèrement plus étroite ce qui permet de réduire la vitesse. Puis une piste cyclable en site propre légèrement dénivelée afin que l'eau puisse s'écouler dans les bandes plantées. Le trottoir de droite ne sera pas réduit.
- Le trottoir sera légèrement plus haut que la piste cyclable, elle même légèrement plus haute que la chaussée.
- Sur la place, il y aura une continuité et un niveau égal avec un système de potelets pour éviter le stationnement sauvage et sécuriser les usagers des mobilités douces.

> Retrouvez le tableau des contributions en annexe

Le franchissement de la porte d'Orléans à l'avenue Henri Ginoux présente à ce jour du danger pour les cyclistes. Est-il prévu une amélioration ? La future piste cyclable sur H. Ginoux sera-t-elle dans les 2 sens (entrée et sortie sur Montrouge). Avez-vous pensé à la sécurité ? Quand on arrive de Paris, la voie cyclable est côté droit ce qui implique de traverser sur un énorme carrefour à la sortie du périphérique. Je suis plutôt favorable à des pistes mono-directionnelles bilatérales. Serait-il possible d'avoir un angle moins important sur la baïonnette pour limiter le ralentissement des cyclistes ?

Dans le cadre des réflexions sur la reconfiguration de la porte d'Orléans pour les itinéraires cyclables, on s'oriente vers une solution où, dans le sens vers Paris, on passerait tout droit sur l'avenue de la porte d'Orléans. Dans le sens Paris-Montrouge, le trafic censé s'écouler vers le sud par la RD920 passerait par l'avenue de la Légion étrangère, dans l'axe de la rue Henri Ginoux. Ensuite, il y aurait un sas d'attente pour traverser le boulevard Romain Rolland avant d'avoir, en tournant à gauche, la piste qui permet de rejoindre celle de l'avenue Aristide Briand. La piste côté ouest de l'avenue H. Ginoux va communiquer avec cette future piste cyclable sur Romain Rolland. La traversée du boulevard Rolland va être organisée dans le cadre du projet porte d'Orléans. On a étudié ce sujet et on a un problème au droit de l'arrêt de bus, on manque de largeur pour faire contourner l'arrêt de bus par la piste cyclable sur le côté droit en arrivant de Paris. Ça nous oblige à l'implanter côté gauche quand on arrive de Paris ce qui nécessite effectivement de retraverser.

Concernant le parking et le stationnement, est-ce que toutes les places sont supprimés sur ce sur ce secteur, comment faire pour les résidents et les places de livraison ou les espaces pour les convoyeurs de fonds de la BNP ?

Sur la rue Gabriel Péri il y avait une poche de stationnement significative qu'on a choisi de supprimer au profit de plantations et de trottoirs. On essaie, sur le quartier, de garder en surface les fonctions qui ont vraiment leur place en surface et de mettre le stationnement longue durée en souterrain. Il faut malgré tout maintenir des places de livraison et ou de stationnement sur les différentes rues.

Sur l'avenue Ginoux, on avait prévu deux fois deux emplacements de livraison sur le linéaire, mais suite à la concertation avec les commerçants, on évalue la possibilité de rajouter un troisième emplacement de deux places de livraison dans la partie nord de la rue. Des places en livraison et en stationnement sont aussi prévues rue Bouzerait et idem sur la rue Gabriel Péri. Il s'agit de places dédiées aux courtes rotations, en livraison le matin jusqu'à 13h et qui deviennent des places de stationnement type zone rouge le reste de la journée. Pour le stationnement plus long, la Ville est propriétaire de deux parkings souterrains à proximité, avec un accès au 10 rue Gabriel Péri pour l'un et derrière la station BP pour l'autre. Ils ont une capacité de stationnement relativement importante avec plusieurs dizaines de places. On souhaite engager des discussions pour évaluer la faisabilité de faire évoluer ce parking réservé aux abonnés en un fonctionnement mixte. Cela nécessite aussi d'évaluer les sujets purement techniques puisque le changement de statut du parking nécessite de revoir les contraintes liées au désenfumage et au contrôle incendie. Enfin, nos études montrent que la grande majorité des Montrougiens effectuent leurs courses à pied.

Il y a des risques de bouchons, d'embouteillages. Pourquoi ne pas simplement inverser le sens de circulation pour apaiser et réduire le trafic ? Pourquoi ne pas passer à une seule voie ? Quelles réponses en matière d'études de mobilité et de circulation ?

Nous avons missionné un bureau d'études de circulation, ils ont fait une série de comptages entre les deux phases de confinement (ce qui n'est pas une situation idéale) que l'on va confirmer avec les chiffres du Conseil départemental des Hauts-de-Seine. Personne n'a intérêt à ce que l'on utilise des chiffres sous dimensionnés puisque ça ne serait pas viable. Néanmoins, en analysant, on s'est rendu compte de deux choses : la situation le matin et la situation le soir sont assez différentes ; en journée ça circule bien, le matin il y a quelques difficultés mais qu'on peut résoudre. En revanche, le soir on a effectivement un flux de circulation important. Par ailleurs, on a observé que le carrefour à feux du carrefour Ginoux utilise beaucoup de temps de vert pour écouler le flux de la rue Gabriel Péri alors que le soir on n'a aucune saturation au niveau des carrefours. Donc l'idée à ce stade serait qu'en fonction des heures de la journée, on ajuste le temps de vert de façon plus équilibrée entre la rue Ginoux et la rue Péri de façon à ce que la rue Ginoux bouchonne moins. Ces conclusions sont aussi dépendantes de l'endroit où se situera l'arrêt de bus et on l'étudie actuellement avec la RATP.

2.2. SECTEUR RUE PÉRI

Les principaux éléments présentés en séance sont les suivants :

- Des promenades urbaines plantées : des espaces végétalisés, des bancs ou s'arrêter à distance de la circulation routière. L'accent est vraiment mis sur la mobilité piétonne.
- Une réduction à deux voies au centre puis trois voies, avec une piste légèrement surélevée. Cela permet d'avoir un espace large où on peut circuler de manière agréable.
- Des matériaux clairs qui stockent peu la chaleur.

> Retrouvez le tableau des participations en annexe

Qu'en est-il de la taille des arbres à la livraison du projet ?

On va planter des arbres d'assez grande taille et on complètera par d'autres à tailles plus réduites. Les perspectives sont plutôt des images à 10, 15 ans.

Quand on regarde le trottoir côté impair, la taille du trottoir n'a pas l'air d'être tellement augmentée ...

On a tout de même le minimum réglementaire de 1,40 mètre pour le passage des personnes à mobilité réduite, après effectivement il a fallu faire des choix et prioriser l'une des rives. Mais ce trottoirs s'élargit

quand même sur la moitié de sa largeur. C'est vrai qu'au début de la rue, ce trottoir n'est pas agréable et plutôt étroit.

Le problème c'est que morceau de la rue Péri qui est côté hôtel de ville et celui du projet ne sont pas en face l'un de l'autre. Donc plus on va élargir le trottoir côté sud plus on va décaler un segment par rapport à l'autre. On est limité par la configuration du carrefour elle-même.

Le sol du trottoir va être remplacé par un revêtement clair c'est ça ? Quel est le revêtement pour les pistes cyclables ?

Oui, revêtement clair pour le trottoir. On était parti sur du béton désactivé mais le Conseil départemental, qui a été consulté car il s'agit d'une voie départementale, souhaite qu'on généralise l'enrobé clair qu'ils utilisent sur les voies départementales. Il semblerait aussi que ce soit moins glissant.

Y-a-t-il des espaces pour décharger les courses ou déménager ?

Le plan permet de dégager huit places de stationnement sur le côté sud de la rue Péri : 6 places le matin et 8 places à partir de 13h en zone rouge à rotation rapide (20 minutes gratuites puis stationnement payant).

Quelle séparation entre la piste cyclable par rapport aux trottoirs et par rapport à la voie ?

Elle est à mi-hauteur entre le trottoir et la chaussée.

Y-a-t-il des emplacements prévus pour le stationnement vélos, des arceaux ?

Nous n'avons rien arrêté, nous sommes ainsi preneurs d'une approche par l'usage.

Les nuisances sonores vont elles s'apaiser grâce au projet ?

On a largement réduit la largeur des voies. Le nombre reste presque identique à l'existant mais cette largeur va avoir un impact sur la vitesse, qui elle-même aura un impact sur le bruit. La présence des végétaux peut absorber une part du bruit. On s'est aussi questionné sur l'usage des enrobés phoniques mais quand on est à une vitesse moindre, le bruit des moteurs de voitures est supérieur au bruit du roulement et les enrobés phoniques ont ainsi peu d'impact en ville.

Prévoyez-vous des bornes de recharge pour les voitures électriques ?

On est actuellement en discussion avec plusieurs opérateurs à l'échelle de la Métropole du Grand Paris et on a une option pour la remise en fonction de l'ancienne station vélib sur la rue Barbès qui n'est pas tout à fait dans ce secteur là mais juste de l'autre côté de l'avenue Aristide Briand. Elle pourrait être transformée en station de recharge électrique publique.

Comment vont être les intersections pour les cyclistes par rapport à la D920 et la rue Ginoux.

C'est aussi en discussion avec le département, dans le schéma actuel ce serait une piste cyclable sur trottoir. On est nous-mêmes sur une piste à mi-hauteur donc la jonction se fera à mi-hauteur entre le trottoir et les pistes. Sur l'intersection Ginoux-Péri, on a prévu de doubler les dispositifs, c'est-à-dire d'avoir à la fois un sas vélo en amont des lignes de feux et d'avoir ensuite des continuités qui peuvent se situer sur trottoir. Le cycliste n'est pas suffisamment à l'aise pour être sur la chaussée et traverser à l'intersection, il y aura aussi la possibilité en doublon, d'avoir une traversée qui sera synchronisée sur les passages piétons.

Ce carrefour est assez dangereux, ne pourrait-on pas, en arrivant depuis l'hôtel de ville être obligé de prendre l'avenue Ginoux ?

Il faut qu'on le modélise. Souvent pour les véhicules c'est relativement simple, là où ça devient plus compliqué c'est pour les bus et les camions poubelles. Mais on va regarder. Cela explique en partie le choix d'avoir une bande plantée plus large côté Ouest que côté Est, car en décalant la voie, ça permet aussi d'avoir un rayon de giration plus généreux pour ensuite prendre la rue Gabriel Péri devant la boulangerie.

Ce trottoir est plutôt étroit mais c'est lié à des contraintes de réseaux souterrains. Si on élargit ce trottoir on ne pourra pas beaucoup planter donc on a fait le choix de favoriser le trottoir ayant le moins de contraintes au niveau des réseaux enterrés.

Pourrait-on faire une double piste cyclable côté pair et agrandir le trottoir côté impair ?

Sur la rue Barbès on est sur des implantations bilatérales, si on prolonge un jour cet aménagement direction Malakoff (ce que l'on souhaite), on a des sections de la rue qui sont extrêmement étroites et dans ces séquences là on est sûr qu'on ne pourra pas faire autre chose que des zones partagées. Nous devons donc rester sur du bilatéral pour des questions de continuité.

Il y a un passage piéton dans la rue Péri qui est assez accidentogène, les voitures arrivent vite, il est peu respecté et peu visible. L'été il y a beaucoup de fleurs, ce qui est très agréable, le problème c'est que ce virage est très court et donc il n'y a aucune visibilité. Dans le projet futur faut bien anticiper de dégager la visibilité.

Merci nous allons en tenir compte. Concernant le passage piéton du 10 Péri, on l'a légèrement déplacé pour qu'il soit vraiment en face du passage sous porche. Du fait de la réduction de la largeur des voies, on aura une distance à parcourir pour le traverser qui sera plus courte et donc ça sera un peu plus sécurisé pour les piétons.

2.3. SECTEUR RUE BOUZERAIT

Les principaux éléments présentés en séance sont les suivants :

- Cette rue est plus résidentielle. On garde le sens de circulation, on va privilégier des plantations en gardant quand même des places de livraison.
- On va ici aussi légèrement réduire l'impact de la chaussée à 3,5 mètres pour implanter des bandes plantées de part et d'autre dans un profil symétrique de temps en temps interrompu pour les entrées de parkings et certaines places de stationnement.
- Les réseaux souterrains sont importants dans cette rue, ce n'est pas compatible avec des arbres, on va planter des arbustes.

Est-ce qu'il a été envisagé d'inverser le sens de circulation sur la rue Bouzerait pour essayer de désengorger les voitures qui arrivent et qui empruntent la fin de l'avenue Henri Ginoux et qui pourraient tourner sur l'avenue Péri (essayer de détourner plus rapidement celles qui viennent de Paris) ?

C'est un sujet que nous pouvons étudier afin d'évaluer sa pertinence.

Le personnel des espaces verts sera-t-il augmenté en conséquence étant donné que les espaces plantés et verts seront plus importants ?

C'est un sujet qui est en débat. Notre objectif c'est aussi d'avoir des plantations qui demandent un entretien raisonné et de faire évoluer de même d'autres secteurs de la ville afin de dégager de la capacité pour entretenir de nouveaux espaces.

Y-aura-t-il un double sens cyclable sur la rue au Bouzerait ?

Oui, il est prévu qu'on la traite en zone 30 au moins voir en zone 20 donc il y aura bien un double sens cyclable.

2.4. SECTEUR PROMENADE THÉOPHILE GAUTIER

Les principaux éléments présentés en séance sont les suivants :

- Une séquence qui est déjà aujourd'hui piétonne et que l'on va planter. On est au-dessus d'un parking, sur dalle donc on ne peut pas planter de la même manière que sur les autres secteurs.
- On va déployer du mobilier qui soit suffisamment à distance des façades pour permettre aux piétons de déambuler le long des vitrines commerçantes.
- Encore une fois, on a traité la matérialité en écho avec le reste en faisant une différenciation avec les seuils commerçants.
- L'espace central sera libre, les pompiers et les livreurs peuvent circuler (largeur suffisante).
- Même stratégie sur la place centrale mais avec une approche plus modulaire. Les bacs sont déplaçables. Les terrasses peuvent se développer.
- L'éclairage est un point déterminant, aujourd'hui on a un lampadaire au milieu de la place, on pense que cela conditionne beaucoup l'usage de cette place. La proposition de l'équipe est donc d'accrocher l'éclairage. Il faut qu'on fasse le point avec les pompiers pour s'assurer que tous les accès de secours sont compatibles avec ce genre de suspension (qui passe principalement par un travail fin sur l'implantation puis l'espace disponible pour déployer les échelles) c'est le même sujet pour les déménagements : certains immeubles ne peuvent être desservis que par ces accès.

> Retrouvez le tableau des participations en annexe

Ces espaces seront-ils interdits aux vélos et trottinettes ?

Ce n'est pas encore tranché à ce stade, on attendait justement ces ateliers pour évaluer la pertinence de les maintenir uniquement piéton ou de les ouvrir.

Quel est le revêtement, les pavés seront-ils glissants ?

Le calepinage (assemblage des pavées entre eux) choisi est dit "en rang droit" et les pavés vont avoir une finition adaptée. Cela permet d'éviter ce côté glissant. Mais on est face à un dilemme car moins on a de joints plus c'est glissant et plus on a de joints plus c'est bruyant. Cela reste à affiner, il y a un bon équilibre à trouver.

Pourquoi supprimer les marquises ?

Les marquises sont les petites toitures transparentes accrochées de part et d'autre sur les immeubles. La suppression est un sujet qui fait consensus chez un grand nombre d'habitants et parmi la quasi-totalité des commerçants. Le sujet a été traité d'emblée car il était ressorti de la consultation précédente. Il y a une difficulté de gestion car elles appartiennent aux copropriétés sur lesquelles elles sont fixées, donc c'est très compliqué de coordonner des actions de maintenance et de nettoyage. Par ailleurs, elles sont très abîmées, le parti est de les supprimer et de ne pas les restituer.

Les marquises sont des protections climatiques (ombres et pluie), c'est dommage qu'elles ne soient pas ou maintenues ou remplacées.

On enlève les marquises mais on maintient la construction et les encorbellements donc il y a toujours un passage qui est abrité de la pluie (et à l'ombre) le long des façades commerciales.

La résonance de ces espaces est problématique, avez-vous des solutions ?

Pour le moment on n'a pas identifié de solution on va continuer à travailler sur le sujet et voir si on peut faire quelque chose sur les traitements de rez-de-chaussée mais aujourd'hui on n'a pas de solution technique qui permettrait de résoudre ce problème. Le problème de résonance est directement lié à la configuration des lieux.

Comment va se faire l'évacuation de l'eau sur ces espaces ?

Dans les actes de division en volume des parkings, c'est-à-dire les actes notariés qui définissent quelles sont les limites de propriétés de chaque copropriété, on a des réservations pour faire passer des descentes de tuyaux pour gérer les eaux pluviales. Les services prendront prochainement contact avec les représentants des copropriétés.

Comment va se faire l'accrochage des éclairages ?

L'accrochage des éclairages est aussi un sujet qu'il faut que l'on travaille avec les différentes copropriétés

Les bancs font des débats, qu'en est-il dans le projet ?

Il y a des bancs intégrés au mobilier planté mais pas sur tous les modules.

Est-ce qu'il pourrait y avoir un système d'accès plus pratique pour les poussettes ?

Le sujet du contrôle d'accès à chaque extrémité de la rue Théophile Gautier n'est pas simple. Cela sert d'accès aux véhicules de secours qui ont besoin d'un système facilement maniable. Aujourd'hui, on a un système de baïonnette qui effectivement n'est pas satisfaisant pour les poussettes et inversement, plus on va ouvrir plus on risque d'avoir des difficultés à gérer les scooters. Les bacs plantés ne peuvent pas être dégagés suffisamment rapidement pour les secours. Il faudra trouver une solution équilibrée. On va aussi mettre en place une vidéo protection et donc vidéo verbalisation.

Une question globale sur la qualité des matériaux utilisés notamment les bacs à plantes. Seront-ils unifiés avec les autres quartiers ? quelle est leur pérennité ?

Oui, on est en train de mettre en place déjà une couleur unique qui est le gris marron que vous voyez sur le mobilier proche de l'hôtel de ville. Concernant les bacs, c'est un travail de design qui est actuellement mené par l'équipe lauréate.

3. PROCHAINS RENDEZ-VOUS

Les Ateliers citoyens en ligne :

- 17 décembre : atelier citoyen consacré à l'espace public et à la végétalisation
- 11 janvier : atelier citoyen consacré à l'animation du quartier

La concertation en ligne :

- Le site : 92120.fr
- Rendez-vous sur ce site pour vous inscrire aux ateliers et recevoir toutes les informations sur le projet.
- La boîte à idées permettra d'accueillir les contributions.

La concertation hors ligne :

- Appeler la permanence téléphonique au : 01 46 12 76 72
- Déposer vos questions, remarques et contributions dans l'urne prévue à cet effet à l'accueil de l'Hôtel de Ville

Calendrier du projet et de la concertation

- Novembre et décembre : dialogue avec les commerçants
- Décembre -janvier : les ateliers
- Jusqu'à fin janvier : vos contributions sur le site de la Ville et à l'accueil de l'Hôtel de Ville
- Janvier/février : études techniques – phase avant-projet
- Mars : bilan de la concertation et présentation du projet enrichi
- 2021 : sélection des entreprises et phasage des travaux
- Fin 2021 : début des travaux



Donnez votre avis !



Exprimez-vous sur le secteur avenue Ginoux

Points positifs

Avoir sécurisé l'espace des piétons par rapport à la piste cyclable est une bonne chose

projet attendu depuis plusieurs années

Des mobilités douces et promenades

Un projet qui répond aux besoins

Plus de mobilités douces

Amélioration image de Montrouge en arrivant de Porte d'Orléans

Plus de place pour la mobilité douce

Plus d'espaces végétalisés

plus de verdure et bonne image de l'entrée dans la commune

Plus de végétal

Espaces verts

Plus d'espaces de vie pour les commerces (terrasses)

Moins de place pour la voiture

Trottoirs plus larges

promenade urbaine

Points à clarifier

Points positifs

Points problématiques

Points à clarifier

Augmentation trafic voiture / bus ?

Intersection Péri/Ginoux = pistes sur trottoirs ?

La "chicane" sur la piste cyclable au niveau des places livraison

Différence de niveaux entre cycliste et piétons ?

Y a t il suffisamment de solutions de stationnement pour les livraisons ou stationnement provisoire des riverains ? Afin d'éviter que ces véhicules n'empiètent sur la piste cyclable ?

Présence de potelets le long de la piste uniquement sur la place ?

N'était-ce pas envisageable de détourner le circuit de bus ?

Question de la sécurité vélos et piétons (choix d'avoir la piste cyclable sur le côté de la rue qui aurait le moins de terrasses, passages)

Est-il possible de prévoir des bancs / espaces de convivialités ?

il n'y a donc plus aucune place de stationnement pour les voitures ?

Accès pompiers toujours OK ?

pourquoi ne pas avoir rendu Henri Ginoux piéton en totalité ?

Sens Paris-Montrouge et Montrouge-Paris circulation plus calme via rue de la République et avenue de la porte de Montrouge : comment les rejoindre ?

Est-il possible de prévoir des passages piétons visibles pour la sécurité des enfants (à l'encontre de ce qui a été fait av J. Jaurès où les passages piétons sont invisibles)

zone de rencontre au niveau de la place ?

flux vélo sens Montrouge paris merci de préciser les prévisions bd romain Rolland - actuellement utilisés pour rejoindre porte de Montrouge via trottoirs

La zone "partagée" de la place n'est pas visible sur les plans. Elle apparaît en zone dédiée piétons.

c'est important de penser aux livreurs aussi, de leur prévoir assez d'espace, et un espace facilement accessible

Zone de rencontre ne fonctionne pas sur la place J.Jaurès. Pourquoi cela serait mieux ici ?

Points problématiques

prévoir un espace pour les convoyeurs de fonds de la BNP à proximité ?

axe de transit importante = la zone de rencontre ne marchera donc pas

risque de bouchons jusqu'à la rue qui longe le périph

4 places livraisons sont-elles suffisantes ?

Est-ce que l'abris de bus de l'avenue restera au même endroit qu'aujourd'hui ?

Embouteillages voie de bus / voiture

Continuité des pistes cyclables avec la sortie de paris

Ne pas oublier que les riverains ont peu de places de stationnement résidentiel dû à la proximité avec Paris

quid de la qualité de l'air qui peut baisser aux abords des axes en cas de bouchons ?

Beaucoup de bus sur l'avenue. Virage difficile dans le carrefour.

Choix d'un revêtement anti-bruit ?

Blocage de la circulation aux points d'arrêt du bus

1 voie unique au lieu de 3 ce jour

Verdissement léger des allées piétonnes

problèmes de sécurité pour l'utilisation du parking des résidences en parking public

Pourquoi ne pas avoir simplement inversé le sens de circulation pour apaiser et réduire le trafic ?

Les flux sont trop importants pour ne passer que sur une voie

Les terrasses ne sont pas agréables tant les voies de circulations sont larges (bruyants)

Rupture de piste cyclable au niveau de la place

Pas de réponses sur des stationnements vélos sécurisés dans les allées piétonnes pour habitants

accès à l'étude de flux réalisée

Quid des entrées de parking côté sous-terrain

Parking sécurisé vélo dans les allées fermées la nuit pour les immeubles attenants

Quelles solutions pour le stationnement résidentiel ?

Non accès à l'étude de flux réalisée par la compagnie du paysage

Pourquoi une piste bidirectionnelle ici ?



Donnez votre avis !



Exprimez-vous sur le secteur Rue Péri

Points positifs

Belle promenade végétalisée

Plus de verdure

Piste cyclable unidirectionnelle dans chaque sens

Promenade arborée et végétalisée

Un lieu de promenade verdoyant

Pistes cyclables sûres de chaque côté !

plus de végétal

Points à clarifier

Parking pour décharger les courses, déménager ...

Volonté de réduire le trafic automobile ?

Sur l'ensemble du projet : des arceaux vélos sont ils prévus ?

Entretien des espaces verts : impact sur les pistes cyclables (voir Avenue Marx Dormoy)

Prévoir des bornes de recharge pour voitures électriques

Intersection pour les cyclistes avec D920 ?

Avez-vous conduit des études sur les nuisances sonores (qui vont certainement s'apaiser) ?

Est-ce qu'il y aura également des commerces avec terrasses dans la rue Gabriel Péri ?

Intersection pour les cyclistes avec rue H.Ginoux ?

veiller à la continuité des pistes cyclables avec la suite de la ville

Rue g Péri vers la N20 : peut-on imaginer une flèche pour tourner à droite durant le feu rouge pour fluidifier le trafic auto.

Ne mettez pas de béton désactivé SVP pour les pistes cyclables

Passage piétons maintenu à proximité de la rue Amaury Duval ?

quelle séparation pour la piste cyclable (que ce soit par rapport au trottoir et par rapport à la voie)

Points problématiques

Changement du niveau de sécurité du parking souterrain

Vraiment dommage de ne pas élargir le trottoir d'en face qui est dangereux lors de la sortie d'école

Piste cyclable proche du trottoir étroit, dangereux

Pistes cyclables assez étroites, non ?

Pas assez de largeur pour la piste cyclable (il faut 2m à minima)

Faire quelque chose devant le sushi shop... Trop dur de se croiser ! + Ecole à côté

Le virage de la RN20 vers Peri est très accidentogène surtout l'été car il y a des fleurs. Dans le projet prévoir une plus grande visibilité

Impacts financiers pour les résidents du changement de statut du parking "public" sous-terrain partagé avec les 4-6-8-10 Th Gautier ?



Donnez votre avis !



Exprimez-vous sur le secteur promenade Théophile Gautier

Points positifs

ce serait chouette de pouvoir avoir des potagers pédagogiques à cet endroit ainsi que des bancs

place trop minérale actuellement. Donc ce sera forcément mieux

suppression des pavés roses TRES glissants

Place très claire et agréable

Points à clarifier

Comment gérez-vous l'accrochage des éclairages sur les immeubles ?

Garder des chicanes végétalisées à chaque extrémité de la promenade

comment éviter la circulation intempestive de motos sur ce passage piétonnier ?

Davantage de bancs ou de fauteuils fixes pour favoriser les contacts entre riverains. Les terrasses des restaurants ne sont fréquentées que par les salariés du quartier.

Il y a des bancs dans le prolongement de certains bacs ?

préservation et rénovation des squares oliviers et Bouzerait sont-elles prévues ?

toujours même soucis du long terme de l'entretien régulier de l'espace et des plantations

Augmenter le nombre de bacs végétalisés pour créer petits îlots et non une file de bacs.

Il faut contraindre les cyclistes à ralentir et à donner la priorité aux piétons, mais il est souhaitable de laisser l'accès aux vélos sur cette place

Remplacer les barrières actuelles aux extrémités (baïonnettes) par un système plus pratique pour les poussettes...

est-ce qu'il y aura toujours une partie couverte et protégée de la pluie telle qu'actuellement ?

Accès vélo possible? (aire piétonne interdite aux vélos à Montrouge)

Mauvaise évacuation de l'eau sur la place du jardin des oliviers, qui est une mare dès qu'il pleut trop

Comment faire respecter les règles existantes et à venir sur la place piétonne.

faire de la place et des allées d'accès aux immeubles une vraie zone piétonne interdite aux vélos et trottinettes adultes

Points problématiques

la présence de bancs peut entraîner des rassemblements et donc des nuisances

La rue est particulièrement courue par des scooters. Que prévoyez-vous pour réduire cet usage normalement interdit ?

Est-il concevable d'envisager une vidéo verbalisation pour les scooters ?

L'accès aux vélos ne doit pas être synonyme d'accès aux deux roues motorisées dont l'accès doit être interdit

Merci de conserver l'interdiction des jeux de ballons, cette place est une vraie caisse de résonance

Il faut conserver les grilles d'accès au square des oliviers

caisse de résonance !

est-il prévu un système pour éviter que le son ne monte dans les logements ? actuellement les pare-pluie coupent un peu le son

Allez-vous changer le revêtement du sol de la place ? Sa configuration est une caisse de résonance pour les résidents à chaque passage de trolley, valise à roulettes ou trottinette !!

En effet, scooters dangereux!!

Ne supprimez pas les arbres du jardin des oliviers !

Accès des pompiers + accès de la grande échelle si il y a des lampions

Conserver les protections climatiques, marquises

Comment peut-on imaginer faire respecter plus d'espace piéton alors que la rue Théophile Gautier est déjà en piéton avec un passage fréquent de motos

Comment allez-vous régler le souci des passages des scooters (nuisance sonore et danger) lié aux livreurs uber-eats et deliveroo de Big Fernand entre autres !

Pas de joints entre les dalles svp, nuisance sonore insupportable