

COMPTE RENDU RÉUNION

OBJET :	Plan des Mobilités Durables de Fresnes Atelier participatif
DATE :	05/12/2022 – 18h30

Date : 05/12/2022	Auteurs : Dalila ZEGAGH – Nicolas PORTZER – Loic SEITE	Nbre de pages : 5
Référence du document :	PMD Fresnes - Atelier participatif CR v0.2.docx	Indice : V0

PARTICIPANTS :	
<i>Nom</i>	<i>Entité ou Société</i>
Régis OBERHAUSER	Ville de Fresnes – Adjoint à la Maire
Marie LECLERC-BRUANT	Ville de Fresnes – Adjoint à la Maire
Josselin AUBRY	Ville de Fresnes – Adjoint à la Maire
Michel SOUILLAC	Ville de Fresnes – Adjoint à la Maire
Paule FRACHON	Ville de Fresnes – Adjoint à la Maire
Marjorie QUIN	Ville de Fresnes – Directrice Générale Adjointe
Jézabel ROY	Ville de Fresnes – Responsable du Service Urbanisme
Jean-Marc TOUSSAINT	Ville de Fresnes – Responsable du Pôle Cadre de vie
Habitants et participants à l'atelier	
Dalila ZEGAGH	Ingérop – Chef de projet
Nicolas PORTZER	Ingérop – Chef de projet
Loic SEITE	Ingérop – Chef de projet

DIFFUSION :
Participants

ANNEXE :
Support de présentation

Relevé de décision

Introduction par M. OBERHAUSER

M. OBERHAUSER, adjoint à la maire en charge des mobilités durables, introduit l'atelier participatif. **L'amélioration des conditions de déplacements** est un sujet porté depuis de nombreuses années par les habitants, les commerçants, etc. Consciente de cette attente, la Municipalité s'est lancée dans une démarche de Plan des mobilités durables avec une dimension importante de co-élaboration.

Présentation de la démarche et synthèse du diagnostic

La **démarche du plan de mobilité durables de la ville de Fresnes** et une synthèse des enjeux soulevés dans le cadre du diagnostic sont présentés (cf. présentation ppt).

Tables-ronde - Déroulement

L'atelier s'articule autour de quatre thématiques qui sont brièvement présentées avant le travail en tables-rondes :

- **Thème 1** : Transports collectifs
- **Thème 2** : Circulation automobile
- **Thème 3** : Stationnement
- **Thème 4** : Modes actifs

Les participants de l'atelier se répartissent aux différentes tables thématiques. **L'objectif est d'identifier les dysfonctionnements et enjeux** en complément du diagnostic présenté en séance. Il s'agit aussi de les **localiser, puis de réfléchir à des solutions et des premières pistes d'actions.**

Pour aider et stimuler les échanges, différents documents d'accompagnement ont été déposés sur les tables : des cartes générales, des fiches chiffres-clés, les résultats de l'enquête mobilité et un tableau de restitution.

Tables-rondes - Restitution

Transports collectifs

Plusieurs axes de travail sont proposés par les participants de la table-ronde :

- **Faciliter l'accès aux arrêts de bus**
 - Les arrêts de bus ne sont pas toujours accessibles aux PMR,
 - Le mobilier urbain n'est pas toujours adapté pour les PMR, notamment les places assises très basses,
 - Les arrêts de bus ne sont parfois pas éclairés.
- Favoriser la **circulation des bus**
 - Entre les Groux et la rue Emile Zola (ligne 187),
 - Sur la RD126 au niveau de l'Autoroute,
 - En autorisant le passage des bus sur les voies du TVM.
- Améliorer l'**intermodalité**
 - Le territoire manque de parkings de rabattement, y compris pour les vélos, pour favoriser le rabattement vers l'offre de transport collectif,
 - A noter un risque de saturation du pôle d'échange de la Croix de Berny avec l'arrivée du T10.
- Désenclaver le **quartier des Thibaudes, notamment par le sud**
 - Le quartier est très enclavé et dispose d'une **offre de transport insuffisante** via Valouette V2,
 - Une nouvelle offre de TC est à développer,
- Améliorer l'**information voyageurs aux arrêts de bus.**

Relevé de décision

Circulation routière

Les enjeux soulevés dans le diagnostic sont partagés par les participants de cette table-ronde.

- L'espace **public n'est actuellement pas partagé de manière satisfaisante**, il est largement occupé par les voitures, laissant trop peu de places aux autres modes.
- Les **principales difficultés de circulations sont concentrées sur les grands axes** et dans le secteur de la Cerisaie, qui manque également de places de stationnement.
- Les **vitesse de circulations élevées** sont notamment relevées sur les axes Charcot, Jean-Jaurès, Pasteur, Emile Roux et au droit du parc des sports.

Les principaux enjeux soulevés sont classés de la manière suivante :

- **Améliorer/ travailler la vitesse de circulation** dans la commune
 - Il s'agit de **ne pas traiter tous les axes de la même manière**, mais de permettre aux axes principaux de conserver des vitesses suffisantes pour permettre d'écouler le trafic ;
 - Sur tout le **reste des voiries de la commune**, les participants sont favorables à un apaisement de la circulation en réduisant la **vitesse à 30 km/h**
 - Pour que cette réduction de la vitesse puisse être respectée, **des aménagements spécifiques devront être réalisés**, notamment des **réductions de largeur de voirie**, des passages piétons surélevés. En revanche, l'aménagement de dos d'ânes est à éviter, ces aménagements contraignent la circulation des bus.
 - Certains usagers de la route ont tendance à **accélérer sur les axes équipés de carrefour à feux**, en voyant les feux verts, pour éviter de devoir s'arrêter aux feux rouges. Des carrefours pourraient être réaménagés avec des ronds-points pour éviter ce type de comportement.
 - Il pourrait être utile **d'installer des radars pédagogiques** pour sensibiliser les usagers.
- **Travailler sur le plan de circulation**
 - Il est important de disposer d'un plan de circulation qui **permette de circuler dans la ville**, et d'assurer des entrées/sorties, pour que la ville reste attractive depuis l'extérieur, tout en évitant de créer des itinéraires de shunt
 - Cependant, le plan de circulation doit également **laisser la place à la circulation des autres modes** : les transports collectifs et les modes actifs, en réduisant donc la place donnée à la voiture, sur les grands axes pour les TC, sur les axes secondaires pour les modes actifs.
 - La **mise en sens unique des voies secondaires est parfois préjudiciable** au respect des vitesses de circulation
 - Le marquage des contre-sens cyclables est nécessaire pour que les usagers comprennent la place donnée aux vélos
- **Améliorer les conditions de livraisons**
 - La **circulation des camions dans la ville ne génère pas de dysfonctionnements** particuliers dans la commune, mais l'augmentation des demandes de livraisons à domicile génère une hausse importance des besoins de circulations de petites camionnettes, avec des besoins d'emplacements pour réaliser les livraisons (les camionnettes stationnement souvent en pleine voie de circulation pour réaliser les livraisons). Or, les **places de livraisons sont limitées** dans la commune et régulièrement occupées par des voitures particulières.
 - Il conviendrait de mettre en place des **mesures pour satisfaire ces besoins de livraison** tout en veillant au bon respect des places dédiées à la livraison.
 - Des **nouvelles places de livraison pourraient être créées sur l'espace public**, gratuites, mais avec des temps d'arrêt limités (de l'ordre de 20 ou 30 min, en fonction de la catégorie des commerces/équipements à desservir), avec un système de contrôle pour garantir le bon usage de ces places, en activant un système lumineux ou sonore, relier à la police municipale pour dénoncer les pratiques abusives (l'exemple d'aménagement réalisé avec un système lumineux à Bourg-la-Reine est cité)

Relevé de décision

- Des **places de livraisons devraient également être créés dans les espaces privés**, dans les résidences, pour assurer le stationnement des différentes livraisons pour les besoins des habitants et garantir des places de stationnement pour les services (infirmières, médecins, etc.).
- Pour résoudre ces 3 problématiques, **l'enjeu est de travailler sur un meilleur partage de l'espace public**, en réduisant en particulier la place actuellement occupée par la voiture particulière.
 - Ce partage de l'espace public permettra de **libérer de la place pour réaliser des aménagements** cyclables et pour permettre aux piétons de cheminer de manière plus sécurisée.
 - Les **places de stationnement situées en amont des passages piétons** devraient être supprimées pour améliorer la visibilité des différents usagers de la route.

Stationnement

Les enjeux de stationnement et les pistes de solutions associées sont différents selon les secteurs :

- **En secteur pavillonnaire**
 - **Matérialiser le stationnement automobile, par du marquage obligatoirement**, voire vis des dispositifs en dur (mais ces derniers peuvent s'avérer dangereux pour la circulation piétonne).
 - **Faire intervenir la police municipale** pour sanctionner le stationnement gênant.
 - **Développer les sens uniques** pour libérer de l'espace sur la voirie (en réduisant le risque de stationnement sur trottoir tout en réalisant au besoin/si possible des aménagements cyclables).
 - **Réfléchir à la réglementation du stationnement en permettant aux habitants de disposer d'un macaron résident par ménage.**
 - **Installer des panneaux rappelant la nécessité de laisser de la place aux piétons** sur les trottoirs même en cas de stationnement.
- **En secteur d'habitat collectif**
 - **Travailler avec les bailleurs** pour :
 - Diminuer le coût des places en souterrain des résidences (exemple à l'écoquartier de La Cerisaie, bien qu'il soit noté que les échanges entre les bailleurs et la ville ont permis d'avoir une première baisse des coûts),
 - Améliorer la sécurité et l'attractivité des parkings aux Thibaudes.
- **En centre-ville et espaces commerçants**
 - **Développer le stationnement à durée limitée** dans le temps (zone bleue) dans les rues tout en conservant le stationnement gratuit sans limite de temps dans les parkings souterrains afin d'y favoriser le stationnement longue durée. Travailler également sur l'avenue du parc des sports car le stationnement y est anarchique les jours de match alors même que l'offre de stationnement dans le prolongement de la rue est très peu utilisée.
 - **Indiquer via des panneaux dynamiques le nombre de places disponibles** dans les parkings (prévoir un système similaire au parking du centre-commercial La Cerisaie pour inciter au stationnement en ouvrage).
 - **Proposer quelques places de type arrêt minute** au droits de certains commerces.
 - **Faire intervenir la police** pour sanctionner le stationnement gênant et les voitures ventouses.
- **Au niveau des établissements scolaires**
 - **Développer des alternatives à la dépose/reprise en voiture par les parents** en :
 - **Mettant en place du stationnement vélo à l'entrée des écoles**, y-compris pour les vélos cargos,

Relevé de décision

- **Expérimentant des pédibus.**

Modes actifs

Les **principales mesures proposées** sont les suivantes :

- **Améliorer les conditions de circulations pour les vélos**, en :
 - créant des aménagements séparés des circulations piétonnes,
 - installant des panneaux M12 (cédez-le-passage cycliste au feu) pour fluidifier la circulation des cyclistes,
 - travaillant sur la présence de mobilier urbain au niveau des itinéraires cyclables.
- Améliorer le partage de l'espace public en faveur des modes actifs en **limitant la vitesse de circulation des voitures**. Ces vitesses actuellement trop importantes dissuadent l'usage du vélo alors qu'il n'y a pas d'intérêt de rouler vite en ville. La mise en place d'une zone 30 à l'échelle de la ville hormis sur certains axes pourrait être une solution.
- **Travailler sur les continuités cyclables** pour augmenter la part modale du vélo, en :
 - **améliorant la continuité des itinéraires** vers les communes limitrophes (notamment Wissous, Antony et plus loin Paris),
 - **informant les usagers cyclistes** (jalonnement) des trajets disponibles, en les orientant vers les trajets les plus sécurisés.
- **Communiquer sur les temps de trajets à vélo** (en comparaison avec les autres modes), pour encourager les habitants à réaliser des trajets en vélo dans la ville.
- **Développer les services aux cyclistes**, en :
 - Participant au développement de Véligo Location,
 - Réalisant du lobbying auprès du syndicat Autolib' et Vélib' Métropole pour accueillir des stations Vélib'.
- **Développer le stationnement vélo**, notamment au niveau des écoles de musique et d'art, de la MJC et à de la gare RER C (hors Fresnes).
- **Améliorer le parcours piéton**, notamment le long de la RD86.

Conclusion et poursuite de la démarche

M. OBERHAUSER remercie les participants de leur participation active à cet atelier. Les différents enjeux soulevés dans le cadre de cet atelier participatif seront pris en compte dans l'élaboration du plan d'action, notamment :

- Le **questionnement de la place de la voiture dans la ville**,
- L'**enjeu de pacifier les espaces publics** pour donner plus de places aux modes actifs (avec la question de la zone 30),
- L'enjeu de **permettre un meilleur rabattement vers le réseau de transport collectif**, en réduisant la place de la voiture, en augmentant celle pour les TC, et en discutant avec IDFM pour améliorer certains services, certaines fréquences dans un contexte où IDFM travaille actuellement sur la révision du PDUIF,
- Le **plan de circulation à retravailler**,
- La nécessité de **repenser l'offre de stationnement dans la ville**, en réalisant une étude spécifique, en lien avec la réflexion à mener sur le plan de circulation, et pour disposer de meilleurs outils pour gérer l'offre,
- Donner **plus de places aux modes actifs**, notamment aux vélos, en travaillant sur des itinéraires cyclables y compris sur le réseau départemental.