

REGISTRE DES AVIS - CONSULTATION EN LIGNE - PMD

1. Définir des places de stationnement et veiller au respect des lois pourrai apaiser la ville (mettre fin aux stationnements anarchiques sur trottoir).
Équiper la ville en caméra de surveillance pourra améliorer la sécurité qui se dégrade.
2. C'est très bien. Les propositions sont coercitives mais malheureusement nous n'avons pas le choix. Il faut diminuer le taux de voitures individuelles en utilisant tous les leviers possibles, y compris financier et impopulaires. Bon courage
3. Le constat est que les trottoirs de la ville sont envahis par les voitures stationnées. L'objectif de libérer la totalité des trottoirs est illusoire. un trottoir libéré et handicapable serait déjà une amélioration majeure. Sécuriser les trajets pour les enfants est indispensable et nécessite impérativement de régler la présence du SDF qui les importunent devant l'Intermarché, et la réparation de la passerelle hors d'usage depuis des années ! Aménager des pistes cyclables sécurisées, c'est à dire factuellement séparées de la route pour éviter le danger et le stationnement intempestif de véhicules comme c'est régulièrement le cas avenue de la Liberté. La limitation de vitesse à 30 est une bonne initiative. Axe 5 : qu'est-ce qu'un observatoire dynamique ? Axe 6 : agir sur le stationnement en secteur pavillonnaire : limiter le stationnement partout va générer un afflux de véhicules dans les secteurs pavillonnaires déjà saturés. Il faut imposer aux entreprises ou à la prison de prévoir des parkings d'accueil afin de soulager les axes de la ville. Conclusion : Les orientations choisies par la commune ne pourront fonctionner sans la création de parkings permettant de délester les trottoirs, et les rues.
4. Bonjour. Nous sommes dans la rue du professeur Bergonié, une impasse. Très peu passante en termes de voiture et de piéton, c'est presque une rue piétonne. Aucun intérêt d'empêcher les riverains de se garer sur les trottoirs, à part diminuer drastiquement le nombre de places de stationnement et pourrir la vie des vos administrés et donner envie de voter pour une autre maire que l'actuelle la prochaine fois.
5. Bon plan en général mais les délais de mise en place sont trop long, il faut agir plus vite!!!!
6. Je vous prie de trouver ci-dessous mes remarques et mes propositions concernant le plan de mobilité. J'habite rue Adolphe Kara, aussi les points 1 à 7 se rapportent plus particulièrement au quartier de la Madeleine qui regroupe les rues Adolphe Kara, Yvon, Louis, Lina et Léon Bernard.

Pour les riverains de nos 5 rues je suis favorable à un stationnement qui soit à la fois résidentiel gratuit pour 1 voiture et payant pour le reste. Il s'agit de limiter l'accès aux résidents des rues voisines d'Antony, aux usagers des transports en commun qui les prennent à Antony et à ceux qui y travaillent. Il s'agirait de reprendre dans le principe ce qu'Antony a déjà fait dans la rue Louis Barthou, qui donne de bons résultats : le stationnement sauvage a disparu de cette rue,

Créer des chicanes de stationnement, serrées, le long de la rue Yvon pour réduire la vitesse et tenter de limiter les flux. Contrairement à ce qui est écrit dans l'enquête, quand on emprunte régulièrement ces rues, difficile de croire que la moyenne est de 22 km/h.

Libérer les trottoirs en chassant le stationnement des motos et autres 2 roues, Dégager les haies dont la végétation verse sur les trottoirs et oblige à marcher sur la chaussée,

Laisser la rue Kara à double sens. Le croisement dans cette courte rue n'a jamais posé de problème, Les antoniens qui quittent la rue de la Concorde pour rejoindre la rue Louis Barthou ne rajouteront pas un trafic inutile en faisant le tour par les rues Lina, Louis et Yvon,

Inciter les propriétaires qui le peuvent, et qui n'en n'ont pas, à créer une place de stationnement sur leur propriété,

Demander à la copropriété de la Peupleraie d'ouvrir temporairement le passage intérieur entre l'allée de l'Oseraie et Georges Braques pour rendre la traversée libre et pouvoir effectuer des mesures de flux de circulation. Faire les mêmes mesures et simultanément en la sortie de la Peupleraie sur la rue Yvon. Il s'agit d'optimiser les flux provenant de cette résidence, Faire les mêmes mesures et simultanément en la sortie de la Peupleraie sur la rue Yvon. Il s'agit de savoir si ce passage direct occasionnerait un accroissement parasite de la circulation intérieure ou de savoir si ce passage allègerait ou pas le trafic issu la Peupleraie elle-même dans la Yvon.

Permettre aux propriétaires de stationner devant leur portail d'entrée, cela libérera de place dans la rue pour les voisins. On pourra placer un panneau sur le portail pour identifier le véhicule autorisé,

Supprimer les pseudo-voies cyclables, malcommodes et dangereuses pour tous. Je parle des pistes cyclables du boulevard Jean Jaurès, par exemple, qui ont été créées sur les trottoirs, qui sont difficilement utilisables et qui sont de véritables montagnes russes,

Améliorer la cadence du RER C avec un train tous les 1/4 d'heures et non toutes les demi-heures. Actuellement un train sur deux à son terminus à Orly Ville et ne va donc pas jusqu'à Massy Palaiseau. En plus la station Chemin d'Antony est en zone 4 alors que son homologue Antony du RER B est en zone 3.

Améliorer la synchronisation des feux du TVM qui actuellement marque un arrêt à presque tous les feux tricolores même par périodes de faible trafic automobile. A quoi bon avoir tenté de les synchroniser et de les automatiser ?

La commune doit œuvrer pour qu'à terme la ligne 4 qui est prévue d'être prolongée jusqu'à Bourg la Reine débouche dans le centre de la ville de Fresnes, à l'intersection de la rue Émile Zola et de la RN 186 à Fresnes, par exemple,

La commune doit s'impliquer, si le sujet est toujours d'actualité, pour que l'OrlyVal ne soit pas démantelé,

Rénover la passerelle sur l'autoroute à Jules Guesde en remplaçant localement certaines lames du plancher. Si on ne risque pas de chuter sur la voirie inférieure, on n'échappera quand même pas à quelques bonnes entorses.

7. Prolonger le tramway depuis croix Berny jusqu'à la cerisaie en utilisant le couloir TVM.

Ne pas réduire les places de parking dans le quartier des Fleurs, ne pas mettre en place de stationnement sur un seul côté et ne pas rendre le stationnement payant. Au contraire autoriser le stationnement des 2 côtés de la chaussée en le matérialisant par un marquage au sol (solution économique dans l'attente de la réfection de la voirie. Les 3 rues des Fleurs ont une largeur de 10m permettant ce type de solution comme cela a été réalisé dans des rues similaires à Fresnes (rue de la source, de la bergerie, du réservoir) et à Antony.

Installer en centre ville (proche mairie) des bornes de location de vélo électrique (véligo, etc...).

Mettre des murs antibruit le long de l'A86 au niveau de la peupleraie.

Assainir le carrefour rue des anémones / bd Pasteur. Les passages piétons sont mal positionnés et donc les automobilistes ne peuvent pas voir les piétons lorsqu'ils souhaitent traverser. Les voitures freinent brusquement au dernier moment quant elles ne s'arrêtent pas du tout ! Cela est générateur d'accident. De plus il faudrait déplacer les panneaux publicitaires girodmédia qui empêche toute visibilité. Ajouter des dos d'âne pour limiter la vitesse des voitures (nombreux accident).

Ne pas mettre de couloir à vélo sur les routes ce qui gênerait grandement la circulation comme sur la RN20 proche Croix-de-Berny. Les couloirs à vélo doivent être implantés sur les trottoirs uniquement pour faciliter la circulation de tous (piétons, automobiliste, 2 roues).

Revoir intégralement le carrefour entre la prison et l'Intermarché. Trop d'embouteillage et une circulation à pied et en vélo dangereuse !

8. Bonjour,

Ce document est complet, tellement complet qu'il serait intéressant de le décliner afin que les Fresnois puissent vraiment s'exprimer concrètement. A la lecture de votre document, je voudrais pouvoir échanger avec vous au titre de la Résidence de la Peupleraie. Plusieurs sujets:

- les pistes cyclables,
- les erreurs dans le document concernant la Peupleraie,
- l'éventualité du stationnement payant
- les accès aux écoles,
- les bornes électriques,
- les transports en commun autour de la Peupleraie.

Pouvez-vous revenir vers moi avec quelques dates pour que nous puissions interagir?

Je vous remercie et vous souhaite une bonne soirée.

9. Pour sécuriser piétons et cyclistes, il faudrait verbaliser systématiquement les automobilistes qui ne respectent pas les équipements (stationnement sur trottoir ou pistes/bandes cyclables, arrêt dans le sas vélo au feu, non respect des priorités lorsque c'est un cycliste qui arrive...). Un autre point primordial pour favoriser l'usage du vélo est la continuité des équipements. Et le cycliste ne doit pas perdre la priorité de la route qu'il longe aux intersections ou voir la piste disparaître faute de place.

Il serait également une erreur de faire des espaces pas suffisamment séparés entre piétons et cyclistes. C'est dangereux et stressant pour tous.

10. Axe2 / action 1 : Supprimer les montées sur le trottoir de la piste cyclable bd Jean Jaurès

Axe4 / action 1 : Je ne vois pas l'intérêt de passer la D86 et la D126 a 30km/h autre que le fait d'énerver les automobilistes. Les zones 30 doivent être réservées à la circulation APAISÉE. Par contre je ne vois aucun panneau 30 dans les zones pavillonnaires

Axe4 / action 3 : circulation rue Yvon

Erreur sur le constat : les rues Yvon et Lina ne sont pas en sens unique.

Laisser la rue carat a double sens pour ne pas augmenter le trafic de la rue Yvon et Lina et louis avec les antoniens du bd de la concorde

Laisser la rue Yvon en double sens pour ne pas interdire la résidence de la peupleraie a aller sur le bd pasteur directement (sinon on augmente le trafic des rues Yvon, Lina et louis.

Concernant la vitesse dans la rue Yvon : elle est excessive pour certains véhicules. La vitesse moyenne relevée n'est pas pertinente pour ce constat, un relevé de vitesse max et nbre > 30km/h serait plus opportun.

Stationnement en quiconque comme sur rue Barthou a Antony serait plus efficace qu'un panneau.

11. Ok pour le quartier de la Madeleine, sauf rue Kara à laisser en double sens.

Sens unique de la rue Léon Bernard vers l'est très bien avec stationnement du côté des numéros impairs, laisser également toute la rue Louis en double sens.

Inciter les propriétaires à rentrer leurs voitures dans les propriétés.

Revoir le stationnement pour qu'il soit résidentiel avec badge (qui dit badge, dit contrôle !!!!) et payant pour les non résidents ou propriétaires ayant plusieurs voitures.

Faire tailler les haies qui débordent sur les trottoirs.

12. Est-il possible de prévoir un feu clignotant "attention vélo" au niveau du carrefour de la déportation ? Quand on est sur la piste cyclable qui longe le TVM, régulièrement les voitures qui viennent d'Antony nous coupent la route alors que le feu est vert pour les cyclistes.

Autre suggestion : le rond point situé devant la faisanderie est mal conçu. Lorsque l'on descend, et qu'on souhaite entrer dans le parking de la faisanderie, selon le type de voiture il n'est pas possible de faire le tour du rond point sans avoir à faire une marche arrière ce qui est dangereux.

Enfin rue Henri Barbusse, depuis que les grands bus ne circulent plus, nous avons gagné en qualité de vie d'un point de vue sonore. Peut-on pérenniser ce dispositif ?

Merci

13. Bonjour,

Concernant le coté sud de Fresnes, je pense qu'il faudrait mettre les rues du coteau, Marronniers, Terrasse, glacières, réservoir, Bergerie et rue des sources en sens

unique afin de faciliter les déplacements et de limiter le nombre de passage dans ces rues, comme pour les rues des anémones des jacinthes...

Concernant le stationnement il ne faut surtout pas mettre en place un stationnement alterné, qui diviserait par 2 le nombre de place et poserait des problèmes aux habitants des rues concernés. Il y a une partie des maisons qui n'ont pas de garage ou qu'ils ne l'utilisent pas à cause des inondations. De plus de nombreux locataires des résidences (anémones, Toit et Joie, 51 Bd Jean Jaurès) garent leurs véhicules dans ces rues faute de place dans leur résidence.

14. Bonjour, je suis nouvel arrivant sur la commune de Fresnes et je trouve votre projet encourageant et allant dans le bon sens. Je pense que le secteur du centre ville est à revoir entièrement effectivement pour le redéfinir et le dynamiser. Il pourrait devenir un vrai point fort de la ville en y ajoutant des commerces et en repensant la place devant l'hôtel de ville. Je viens vers vous par rapport à l'axe 4. En effet j'habite à rue de la source et je crois avoir vu que cette rue n'était pas concernée. Je trouve cela dommage car notre rue est très occupée par les stationnements (de chaque côté). Le plus contraignant voire dangereux est le double sens de celle ci. Notamment car étant à côté du feu rouge allant vers le centre de Fresnes (en remontant d'Anthony) les conducteurs se servent de notre rue pour éviter ce feu en roulant à des vitesses très élevées (autour de 50 km/h). Cela donne du bruit mais je trouve cela surtout dangereux pour nos enfants. Nous aimerions que cette rue devienne sens unique pour limiter cela. Je pense que cette idée s'inscrit dans votre projet de simplification de la mobilité. Je précise que nous sommes plusieurs (4 maisons) à penser la même chose. Merci d'avoir pris en compte mon avis.

15. La démarche est intéressante et je suis favorable à redistribuer l'espace aux mobilités douces et surtout aux piétons et PMR. Le stationnement illégal sur le trottoir est problématique à Fresnes car parfois toléré sans raisons.

Sur le respect des limitations de vitesse et du stationnement :

Les exemples de radars pédagogiques (Emile Roux, avenue de la République) ont montré leur inutilité, il faut une action de police et des radars.

Les limitations ne sont pas claires, l'avenue de la liberté est limité à 30km/h, panneau pour dos d'ânes et limite associée. Où est le panneau zone 30 ?

Sur la circulation piétonne :

Exemple marquant traversée piétonne de Fresnes, îlot dangereux de 1m² pour les piétons à l'angle de l'avenue de la Liberté côté prison à cause du feu décalé.

Projets immobiliers mal gérés, sans prévoir les piétons :

Parking de l'Intermarché obligation de passer sur des sections routières pour atteindre le chemin le long du parc du Moulin de Berny à l'Ouest.

Projet immobilier le long de l'A86 au dessus du Casino, construit en ras de trottoir : piétons sur la route pour éviter les poubelles.

Au sujet du projet pour le quartier Bergonié Lépine Jeanne d'Arc option numéro 2 (sens unique sur la rue Lépine entre Bergonié et l'avenue de la Liberté) qui reporte toute la circulation entrante sur la rue Jeanne d'Arc.

Les sorties de garage risquent d'être plus difficiles et dangereuses car la rue Jeanne d'Arc n'est pas large (4m50), petits trottoirs et faible visibilité.

Le danger augmente pour les piétons à cause des trottoirs peu larges, et défoncés par endroits, avec de nombreux bateaux, la moindre chute accidentelle peut finir sur la route.

La rue ne sera plus apaisée, enfants en vélo/trottinette/roller seront en danger.

D'ailleurs, avec le trafic actuel, il y a déjà eu des accidents : témoins de la mort d'un chat, et petite fille frôlée par un riverain qui roulait pourtant doucement (moins de 30 km/h).

Face à ce constat, ma famille et moi-même sommes farouchement opposés à cette option numéro 2.

L'option numéro 3 qui nous avait été présentée et qui n'apparaît plus aurait été pertinente : ouverture la raquette Bergonié en sens unique vers l'avenue de la Liberté, afin de partager le trafic des zones résidentielles.

L'option numéro 1 qui entérine le statut quo nous semble donc la seule restante mais plusieurs remarques :

Les chicanes prévues diminuent la visibilité des usagers de la route (notamment enfants à vélos).

Le passage de l'ensemble des rues en zone 20 serait le plus intéressant, en le faisant bien, voir <https://partagetarue94.wordpress.com/2021/07/12/les-zones-de-rencontre-ou-zones-20-pour-protéger-les-piétons-et-cyclistes/>.

Si l'option zone 20 n'est pas retenue, il faut prévoir les aménagements suivants :

Rue Jeanne d'Arc :

Rappel de la limitation de vitesse en entrée de rue

Ajout de passages piétons

Rétrécissement / ralentisseur en entrée de rue

Suppression de la végétation en bordure du terrain vague en entrée de rue pour éviter d'envoyer des piétons sur la route comme actuellement (coordonnées 48.762084, 2.315917)

Suppression de la végétation en entrée de rue à l'Est car elle bloque la visibilité de la rue avant d'y tourner et rend dangereux la traversée piétonne (coordonnée 48.761913, 2.315839)

Réfection des trottoirs

Fin rue Jeanne d'Arc - rue Lépine jusque Bergonié :

Déplacer les potelets en bord de trottoir Sud et pas au milieu du trottoir comme actuellement

Retirer les arbres au milieu du trottoir et leurs potelets de protection au Nord

Réfection des trottoirs

Rue Bergonié :

Réfection des trottoirs

Rue Lépine - Avenue de la Liberté :

Retirer les arbres au milieu du trottoir et leurs potelets de protection au Nord

Réfection des trottoirs

16. Bonjour,
Rue des Anémones nous stationnons en bonne intelligence de chaque côté à cheval sur nos trottoirs. Pourquoi ne pas consulter chaque rue pour savoir quelle organisation ses occupants aimeraient y voir ? Méthode simple à mettre en place et rapide.
17. Je suis formellement opposé au 02 plans prévus, avec leurs impacts sur la rue cité Jeanne d'Arc. En effet, mon entrée ne me permet pas de garer ma voiture dans mon allée, sans les désagréments causés par la hausse du trafic, dû au changement de signalisation. Cordialement
18. Concernant la rue Bergonié où nous habitons depuis 25 ans, il nous paraît indispensable que le côté pair dispose d'un trottoir vide de tous obstacles pour 2 raisons : c'est celui qui est dans la continuité du trottoir protégé de la rue Lépine ET c'est celui qui ne comporte plus d'arbres (malheureusement coupés alors qu'ils permettraient d'avoir un peu d'ombre lors des canicules). Quant à la rue Jeanne d'Arc, il serait plus judicieux et moins coûteux d'y installer des ralentisseurs plutôt que des chicanes pour 2 raisons : le cheminement des éboueurs serait plus simple ET le nombre de places de stationnement serait plus important.
19. Il n'y a aucune urgence climatique. Tout cela est un délire pour imposer des mesures totalitaires. Le but final est de nous empêcher de rouler en voiture. Sans doute pour les réserver à l'oligarchie bienfaitrice qui sera enfin débarrassée des manants. Si vous avez du temps à perdre, plutôt que de dépenser notre argent pour sauver la planète en nous incitant à la marche et au vélo (sic) , essayez de faire rouvrir l'annexe du commissariat dont le drapeau pend toujours semi-brûlé depuis les émeutes ou de réparer le jardin de la Mairie qui tombe en ruine. Au moins vous ferez acte utile.
20. Voici mes propositions et choix personnels:
Les rues étroites doivent passer en sens uniques pour faciliter la circulation dans le cas où le stationnement reste souhaité des deux côtés de la chaussée.
Passer la ville à 30 km/h pour une circulation apaisée
Si la ville décide de faire payer le stationnement dans certaines zones, prévoir de laisser une première heure gratuite.
Si le stationnement reste gratuit, prévoir des zones bleues dans le centre ville et certaines zones commerciales très fréquentées.
Développer les pistes cyclables en passant certaines rues étroites en sens unique.
Bien matérialiser les emplacements de stationnement au sol
Interdire tout stationnement à cheval sur les trottoirs
Verbaliser tous les comportements "délictueux" (stationnement anarchique, vitesse excessive, ...) par un renforcement des contrôles
Élargir les trottoirs partout où cela est possible pour inciter les déplacements piétons.

21. Bonjour

Les axes sont trop nombreux. 2 axes semblent déjà un beau challenge tant sur la plan financier que sur la temporalité.

La mobilité intercommunale est un axe en soi et est primordiale pour favoriser la mutualisation des énergies et mieux rationaliser au delà de la ville de Fresnes.

Il convient de développer quels services seront payants avec une estimation du tarif exemple stationnement vélo

22. Dans les rues à sens unique le côté du stationnement devrait être donné en priorité du côté droit (et non à gauche pour faciliter les manœuvres comme on les a apprises) sauf si le côté gauche comporte beaucoup moins de "bateaux" d'où de place de stationnement.

23. Le plus important, pour moi, est de développer des pistes cyclables. J'aimerais, en particulier, qu'une piste cyclable sécurisée soit installée tout le long du boulevard Pasteur.

La place réservée aux voitures dans la ville est trop importante. Une zone 30, avec une route pavée par exemple, devrait être mise en place devant les commerces du boulevard Pasteur.

Le centre-ville de Fresnes devrait également être davantage piéton.

24. Résident du quartier des fleurs (rue des violettes), je souhaite apporter mon soutien à l'idée de conserver le nombre de places de stationnement existant dans ces rues, tout en aménageant les rues comme cela a été fait rue des sources, rue de la bergerie et rue du réservoir (stationnement + trottoirs + arbres).

Je défends par ailleurs l'idée de limiter la vitesse à 30km/h en ville, voire 20km/h dans certaines rues.

25. Des les rues pavillonnaires du quartier des fleurs il serait plus opportun de pouvoir réaliser des stationnements matérialisés des deux côtés de la rue. La largeur erreur de la rue est suffisante pour le faire et pour que les piétons poussettes puissent circuler facilement sur un trottoir qui serait d'ailleurs plus sécurisé qu'actuellement. Le quartier comporte très peu de place et nécessite de le maintenir. Merci de la prise en compte.

26. Je lis dans le diagnostic Le stationnement gênant, limitant les déplacements en modes doux (notamment pour les poussettes et les personnes à mobilité réduite)

- Quartier des fleurs et secteur Yvon
- Quartier Einstein-Flemming
- Quartier des Groux
- Éco quartier de La Cerisaie :

Je propose que toutes ces rues soit mises en zone de partage avec chicanes à l'entrée, au milieu et à la sortie pour que les piétons puissent utiliser la chaussées pour leurs déplacements ; les véhicules stationnent au bord des propriétés.

Je lis dans le plan d'action partie 7

Action 7 : Jalonner les itinéraires piétons

Certains itinéraires piétons sont aujourd'hui méconnus des habitants, notamment les parcs qui pourraient être traversés au lieu d'être contournés, pour réduire les temps de trajets à pied. Il faudrait reprendre le sol de graviers qui couvre le cheminement est du Parc André Vilette car il est très difficile d'y marcher et de pousser un fauteuil roulant ou une poussette de marché ; de même pour y passer en vélo.

27. J'habite rue des Anémones, rue en sens unique, secteur pavillonnaire près du centre ville. Actuellement la stationnement se fait des 2 côtés il suffirait simplement de visualiser avec 1 marquage au sol. Beaucoup de gens des immeubles limitrophes se garent dans notre rue, ce qui limite les places pour les résidents de la rue. Je suis contre le péage du stationnement, nous payons déjà trop de charges pour la commune. Il faudrait limiter la vitesse à 30km/h dans la rue ainsi que sur le bd Jean Jaurès, les voitures roulent beaucoup trop vite.

28. THEME : PDM - Page 51/60

En zone pavillonnaire, pour la Rue des Anémones

On aurait besoin pour aller dans le sens des améliorations apporter par le PDM, juste d'un peu de marquage.

On peut matérialiser de chaque côté du trottoir 1.40 m de passage + autoriser un stationnement des 2 côtés à cheval sur le trottoir pour une emprise au sol de 2.10 m, ce qui laissera une voie de circulation de 3.00m

Comme par exemple : Rue des Marronniers, Rue de la Source, Rue des Glacières, Rue de la Terrasse, Rue du Réservoir

Merci à vous et aux études effectuées

Cdt,

29. Bonjour,

J'habite rue des anémones, et il est impératif de pouvoir maintenir le stationnement à cheval sur les trottoirs de cette rue en sens unique.

De nombreuses maisons anciennes ne permettent pas de descendre les véhicules dans les garages pour lequel certains sont régulièrement soumis à des inondations suite à un réseau d'assainissement sous dimensionné.

En revanche, un marquage au sol pourrait être intéressant afin de délimiter un espace suffisant pour les poussettes.

Nous déplorons également un manque d'entretien des signalétiques au sol et des trottoirs dans l'ensemble de Fresnes (Certains propriétaire devrait être rappelé à l'ordre concernant des haies dépassant sur les trottoirs)

Un aménagement du Feu au niveau de l'Intermarché sur le boulevard Pasteur doit être réalisé en urgence !!! (De nombreuse personne franchisse la ligne blanche au niveau de l'arrêt du bus, surement à cause des bouchons provoqués par le très faible temps de passage au vert)

Une entrée sur l'A86 avant le carrefour de la Croix de Berny devrait être réalisée afin de limiter les bouchons dans cette zone (dito l'entrée sortie en direction de Rungis).

Un très grand nombre de véhicule venant des différentes communes pourraient rejoindre l'A86 sans avoir à traverser ce carrefour.

Enfin, nous constatons une augmentation importante d'incivilité sur l'ensemble de la ville par l'absence de présence policière en nombre et avec des patrouilles.
Cordialement

30. J'ai envie de dire que ce n'est pas assez et ça ne viendra pas assez vite, mais cela va dans la bonne direction alors vous avez tous mes encouragements !

31. Bonjour,

Habitant rue des anémones (en haut, au coin du bd Jean Jaurès), je peux vous assurer que le passage à un stationnement d'un seul côté va être une catastrophe. En effet, nous avons déjà beaucoup de difficultés à stationner car de nombreuses voitures venant des immeubles le long du bd Jean Jaurès, se garent aussi dans notre rue.

Le double stationnement permet aussi de limiter la vitesse des voitures qui montent. Enfin, je suis pour ma part passée au vélo, je dois donc stationner ma voiture. Si je paie mon stationnement, comment la mairie encourage t elle le passage aux mobilités douces ?

32. Pour les riverains des rues Léon Bernard, Yvon, Lina, Kara et Louis, je suis favorable à un stationnement qui soit à la fois résidentiel gratuit pour 1 voiture et payant pour le reste. Il s'agit de limiter l'accès aux "stationneurs" des rues voisines d'Antony, aux usagers des transports en commun qui les prennent à Antony (le VAL en particulier avec des stationnements parfois de longue durée) et à ceux qui y travaillent, Faire respecter le STOP - Jamais de présence policière à cet endroit malgré la quasi absence de respect de ce stop... et un très grand danger tant pour les piétons que pour les véhicules venant de la rue Kara. Donc pas besoin d'ajouter de chicanes, il suffit de faire appliquer le code (respect de la vitesse et du panneau)
Libérer les trottoirs en chassant le stationnement des motos et autres 2 roues,
Dégager les haies dont la végétation verse sur les trottoirs et oblige à marcher sur la chaussée, Démarcher les propriétaires qui négligent l'entretien de leurs limites de propriété.
Faire respecter l'obligation de créer et d'utiliser les garages dans les pavillons. Certains sont reconvertis en pièce à vivre et entreposent jusqu'à plusieurs voitures dans la rue.
Laisser la rue Kara à double sens. Le croisement dans cette courte rue n'a jamais posé de problème,
Supprimer les pseudo-voies cyclables, malcommodes et dangereuses pour tous qui ont été créés sur les trottoirs et en créer de vraies en rétrécissant la zone de circulation des voitures,
Améliorer la cadence du RER C avec un train tous les 1/4 d'heures et non toutes les demi-heures. Actuellement un train sur deux à son terminus à Orly Ville et ne va donc pas jusqu'à Massy Palaiseau. (C'est surréaliste !),
Améliorer la synchronisation des feux du TVM qui actuellement marque un arrêt à presque tous les feux tricolores. A quoi bon avoir tenté de les synchroniser et de les automatiser ? (Acte 2 du surréalisme !),

Merci d'œuvrer pour qu'à terme la ligne 4 qui est prévue d'être prolongée jusqu'à Bourg la Reine débouche dans le centre de la ville, à l'intersection de la rue Émile Zola et de l'A86 à Fresnes (par exemple),
Œuvrer pour que l'OrlyVal ne soit pas démantelé,
Rénover la passerelle sur l'autoroute à Jules Guesdes en remplaçant localement certaines lames du plancher. Si on ne risque pas de chuter sur la voirie inférieure, mais on échappera quand même à quelques entorses.
Merci de prendre en compte ces demandes.
Cordialement

33. Mon avis concerne l'axe développement du vélo :

Assurer une liaison cyclable entre la rue Auguste Daix et le quartier de la Cerisaie en aménageant une piste cyclable le long de l'Ehpad et donnant sur la rue Chaillioux. Actuellement l'accès piéton et cycliste est difficile car des graviers ont été mis en grande quantité dans les allées du square Chaillioux. Merci

34. Le prolongement de la rue de la tour au Chartier : La tour au Chartier devrait être un sentier où les vélos et les poussettes peuvent circuler Actuellement le chemin est impraticable car la couche de gravier importante ne permet pas de rouler.

35. Bonjour,

Mettre la rue Louis Lépine en sens interdit depuis l'avenue de la Liberté va contraindre les habitants de la rue du Professeur Bergonié à passer par la rue Jeanne d'Arc pour accéder à leur domicile, ce qui va intensifier le trafic dans des proportions inacceptables pour la tranquillité des riverains Jeanne d'Arc. Dans les plans proposés, il y a notamment l'ouverture de la raquette (au bout de la rue Bergonié) avec accès par le petit terrain vague au tout début de la rue Jeanne d'Arc (solution moins chère que l'ouverture de la raquette sur l'avenue). Cette solution permettrait de répartir le trafic du quartier dans des mesures raisonnables. Les résidents Bergonié passeraient par Bergonié et les résidents Jeanne d'Arc passeraient par Jeanne d'Arc ... A méditer.
Cordialement.

36. Bonjour, je souhaite attirer votre attention sur le fait que les déplacements piétons dans les rues pavillonnaires de Fresnes sont souvent rendus difficiles à cause des véhicules stationnés à cheval sur les trottoirs + les poubelles sorties par les particuliers également sur les trottoirs + les haies de clôture non taillées qui débordent sur le trottoirs + feuilles mortes accumulées sur les trottoirs et non ramassées = obligation de marcher sur la route et non pas sur le trottoir (rue de la bergerie, de la source, des glacières etc.)
Par ailleurs dans ces petites rues les véhicules circulent dans les 2 sens, sans pouvoir se croiser ce qui les obligent bien souvent à faire des marches arrières et des manœuvres dangereuses. Il serait bon de mettre ces petites rues en sens uniques et d'élargir si possible les trottoirs ou de limiter le stationnement à un seul côté de la rue

Enfin, globalement, je trouve que la circulation pédestre n'est pas aisée dans notre ville (trottoirs défoncés, pavés et dalles descellés qui font trébucher) d'autant plus si on a une poussette, charriot de courses ou fauteuil roulant.
Tout est fait pour la voiture, pas pour les piétons.

37. Bonjour

Je me permets de réagir car en lisant le document PDM-Fresnes-PLAN D' ACTIONS à partir de P44 :

Concernant la rue YVON, la rue est aujourd'hui en DOUBLE SENS et non en SENS UNIQUE comme indiqué dans le constat P44 & P45

C'est justement la problématique actuelle qui veut qu'en ajoutant les stationnements, il n'y a pas la place pour passer en double sens

Merci de corriger le constat mais également les solutions (les scénarios partent du principe que la rue YVON est en SENS UNIQUE actuellement)

38. Beaucoup d'actions intéressantes.

Quelques remarques générales: Au niveau de la marche et de l'accessibilité, le matériel urbain est effectivement parfois gênant mais il ne me semble pas avoir vu cités les problèmes liés aux dégradations des trottoirs (suite aux travaux divers effectués sur les réseaux ou dus à des camions roulant sur les trottoirs, ...) , ces dégradations sont nombreuses sur certains trottoirs et parfois anciennes. Les problèmes sur la chaussée sont encore plus prégnants pour les vélos.

Pourquoi ne pas passer toutes les petites rues de la ville à 30 km/h?

Quelques remarques sur le quartier Yvon que je connais bien: En terme de stationnement, je suis étonnée de la présentation faite où n'apparaît qu'une petite section de rue en zone verte. Il me semble que toutes les rues ont été classées en zone verte. Il y a au moins une dizaine de panneaux installés signalant cette zone verte des différentes rues. Une carte résident (valable pour 2 voitures) était fournie aux résidents (mais plus beaucoup de contrôles..., le marquage vert n'est plus visible à certains endroits, du marquage blanc a fait récemment...). Cette zone verte est abandonnée? Si oui, il faut effectivement la remplacer par quelque chose permettant de limiter le stationnement des non-résidents.

En terme de circulation, les rues Yvon et Lina sont à double sens actuellement jusqu'à l'intersection avec la rue Adolphe Kara, est-il prévu de passer la rue Lina en sens unique? Avec la circulation actuelle, le gain de fluidisation de la circulation obtenu en mettant les rues Adolphe Kara et Léon Bernard en sens unique n'est pas flagrant, mais il est vrai que le croisement (rare) est difficile dans ces rues. L'aménagement de la rue Barthou à Antony montre que le stationnement en chicane est un bon moyen pour ralentir la vitesse mais ne faudrait-il pas le limiter aux rues où sont observées des vitesses élevées comme la rue Yvon?

39. Bonjour. Je soutiens à 100% les efforts sur la sécurisation des déplacements cyclistes et piétons, il y a beaucoup de choses à faire pour rattraper le temps perdu depuis des décennies d'inaction.

Je tiens à rappeler que dans le bas de Fresnes, de nombreux habitants, vivant sous la menace constante des inondations (et dans le souvenir traumatiques des précédentes), ont condamné leurs garages en sous sol, créant une forte pression sur

le stationnement en surface. Diviser par deux le nombre de places de stationnement en restaurant le stationnement unilatéral serait une condamnation à la double peine pour les victimes de l'urbanisation incontrôlée. Il y a beaucoup de rue à sens unique où la largeur est suffisante (10m) pour autoriser le stationnement bilatéral tout en permettant le passage des piétons et poussettes de chaque côté, de plus, le rétrécissement de la chaussée devrait calmer les excès de vitesse et contre-sens encore trop fréquents. Merci.

40. Habitant dans le quartier Bergonié je me permets de donner mon avis uniquement sur ce que je connais. Je pense qu'un plan de mobilité durable est essentiel car une commune doit être maillée facilement à ses services ainsi qu'aux autres facilités qui l'entourent donc je n'ai rien contre cette étude. Notre quartier Jeanne d'arc-Lépine-Bergonié est en fait un îlot relié à la ville par 2 ponts Lépine et Jeanne d'arc et dans le scénario 2 pour notre quartier vous proposez d'en faire une presque île ou les 69 véhicules (environ et en ne comptant qu'un véhicule par foyer) emprunteront toute la rue Cité Jeanne d'arc, cela double leur trafic.

Et oui notre quartier par sa configuration îlot n'est pas un quartier de passage mais bel et bien un quartier de déplacement résidentiel. Vous l'avez sûrement compris je n'approuve pas le scénario 2. Pour ce qui est du scénario 1 qui promet une suppression d'une trentaine de places de parking, comment être pour, le rapport montre du doigt la responsabilité des résidents (voir leur incivilité), comment faire quand les garages d'il y a 30 ans ne peuvent plus accueillir les véhicules actuels, et comment font ceux qui habitent en 2ème niveau de cadastre. Non les vélos et les piétons ne sont pas contraints de rouler sur la chaussée à cause des voitures stationnées sur les trottoirs; c'est un choix délibéré rue Bergonié de laisser la chaussée qui est une impasse aux enfants et à la poussette ceci sans risques. Donc pour conclure le scénario 1 ne me plaît pas non plus, ce plan (pour un quartier comme le notre) prends en compte des dimensions des voies mais nullement leurs habitants. Bon choix en tous cas et peut être qu'a posteriori vous demanderez aux habitants ce que cela va leur apporter car à ce jour nous n'y voyons que des contraintes.

41. S'il doit y avoir une priorité c'est la marche : améliorer le confort et la sécurité des piétons (c'est le mode qui concerne 100% des gens !!) et l'accessibilité des PMR au sens large.

Il serait judicieux de penser en terme de parcours : quand on se déplace, d'où et vers où (équipements publics, transports, commerces, parcs...) et ce y compris en se rapprochant des villes voisines (Antony, l'HLR...) pour réfléchir à l'échelle d'un bassin de vie

42. La rue Maurice Ténine est un axe de "traversée" avec des vitesses trop importantes, mais surtout des poids lourds, des motos et voitures très bruyants. Pourquoi ne pas limiter l'accès au centre ville et remettre en état le parvis devant la mairie et l'église St Eloi. Enfin, les voitures restent indispensables pour les habitants vieillissant ou pour les populations exerçant des professions commençant très tôt ou très tard. Le vélo

n'est pas accessible à tous car peu sécurisé sur Fresnes. La marche peut être une solution sous réserve de trottoirs en bon état et surtout PROPRES.

43. Il est normal qu'une ville s'adapte aux évolutions du moment, et cela attire des questions et des remarques, en conséquence, puisqu'on demande notre avis ci-après quelques réflexions qui je l'espère seront considérées comme de bon sens et non critiques 1 le projet doit être réaliste, maîtrisé financièrement et ne pas mettre en péril l'équilibre financier de la ville. 2 En fonction de la configuration du terrain, il faut que l'aménagement soit réaliste et pratique. Par ex Bd Jean Jaurès une piste cyclable avait été tracée sur un des trottoirs, elle n'est peu ou pas utilisée car peu pratique et même dangereuse pour les cyclistes qui préfèrent circuler sur la rue qui est plus carrossable, et aussi pour les piétons et riverains qui sortent de chez eux, surtout avec des enfants, de plus ce genre de piste incite les cyclistes à rouler sur les trottoirs même sans piste .3 il est prévu de passer des rues en stationnement alterné, c'est bien mais il faut se donner les moyens d'assurer le fonctionnement au quotidien, par ex dans le quartier des Fleurs les rues sont en stationnement alterné mais personne ne se préoccupe de faire respecter cette règle, les voitures sont garées à cheval des 2 côtés. Résultats : les piétons marchent au milieu de la rue, on ne parle même pas d'utilisateurs en fauteuil roulant, les services de voirie eux ne passent presque jamais et pour cause, la balayeuse ne peut accéder aux caniveaux qui sont donc encombrés de terre, herbes, débris divers. Donc il faut effectivement se préoccuper des aménagements nouveaux, ce qui est le plus intéressant mais aussi du suivi au quotidien de ces aménagements ce qui est le plus pénible. 4 c'est bien d'encourager les déplacements cyclistes et autres, mais on peut faire le constat que ces modes de déplacements n'ont aucune formation ni règle à observer ,il est courant de voir les cyclistes ou les utilisateurs de patinettes non éclairés la nuit, ou griller les feux rouges ou prendre les sens interdits ou encore rouler sur les trottoirs même s'il y a des piétons éventuellement âgés or comme ce type de déplacements est appelé à se développer, il y a manifestement une carence dans l'éducation des utilisateurs et aucune sanction mise en application. Il y a là manifestement un problème latent et pas facile à régler. Bon courage

44. Bonjour, Il est très compliqué de trouver des places disponibles dans les 3 rues des fleurs, il ne faut donc pas diminuer le nombre d'emplacement en obligeant un stationnement alterné car cela diviserait par deux le nombre d'emplacement. Pourquoi ne pas opter pour un emplacement des deux cotés tout en délimitant au sol les emplacements comme dans les rues du réservoir, de la terrasse... Cela permettrait de continuer de bénéficier d'un nombre de stationnement suffisant. Même si nous rentrons la plupart nos voitures dans nos sous sol. beaucoup de maison ne bénéficient pas d'assez de place pour rentrer toutes les voitures ou les garages ne sont pas adaptés (et ne peuvent pas être adaptés) à la taille des nouveaux modèles. Pour exemple, dans notre cas, notre 2008 rentre dans notre sous sol mais notre Qashqai ne rentre pas en hauteur ni en largeur. Nous n'avons pas d'autres choix que de la laisser stationner devant chez nous. Nous avons également constaté que les résidents des bâtiments à l'angle du boulevard pasteur et Jean Jaurès viennent régulièrement se garer dans les 3 rues des fleurs par manque de place également sur les boulevards. Cela nous empêche d'autant plus de faire un stationnement alterné. Cordialement.

45. Bonjour

Je souhaite indiquer que sur la page 16 axe 2 Développer la pratique du vélo il est indiqué sur la carte des cheminements dans une propriété privée à savoir le domaine de la peupleraie. je ne vois pas comment des propriété privées peuvent être incluses dans le plan de mobilité d'une ville.

De plus empruntant régulièrement la rue de la mairie qui apparait en axe secondaire en orange sur le page 17, elle nécessite de grands aménagements en termes de sécurité vélo et de visibilité pour être indiqué ainsi, elle est en l'état très dangereuse en vélo.

Bien cordialement

46. Bonjour,

D'abord, merci pour cette consultation.

Sur votre document "PDM_PLANS d'ACTION", je me permets de vous adresser les remarques suivantes concernant les pages 43-46 sur la Rue Yvon :

1) cette rue est actuellement à double sens et non pas à Sens Unique comme mentionné sur votre document (c'est le cas également pour les rues Lina et Léon Bernard). Cette erreur est sans doute lié à ce qui est mentionné sur les cartes de Google Maps alors qu'en réalité, aucun panneau ne signale le sens unique ! Le double sens peut être très problématique lors des heures de "bureaux" matin et soir.

2) Suite à la pétition des Riverains de cette rue, notre Maire avec son équipe est venu à notre rencontre qui a notamment mis en place en 2020 un capteur de vitesse de test. Vous avez relevé que la moyenne constatée à 20 Km/h, ce qui ne reflète pas la dangerosité des accès de vitesse réelle. Ce radar a été posé pour rappel en 2020 (période COVID où la circulation a été réduite contrairement à aujourd'hui), son positionnement n'est pas représentatif du problème rencontré car mal situé car trop près des croisements pour constater des vitesses excessives (idéalement il faudrait le placer entre la sortie Peupleraie et le STOP) et a été très rapidement en panne !

3) Contrairement aux deux autres rue Lina et Léon Bernard, la rue Yvon est un trajet raccourci entre deux grands axes (Bd Pasteur et la RN20, sans feu rouge, le STOP existant est rarement respecté, donc peu d'entrave à la circulation et à la vitesse avec un trottoir étroit pour les piétons, pas en bon état pour supporter la circulation en heure de pointe comme les grands boulevards. Les rues Lina et Léon Bernard sont préservées et ne subissent pas une circulation aussi dense. Il y a aussi beaucoup de passage de camions, poids lourds qui y circulent également car les GPS recommande malheureusement notre rue comme raccourci !!

Si la rue Yvon doit être à sens unique, il faudrait mettre dans le sens de la RN20 à Bd Pasteur et non pas l'inverse car cela favorise encore davantage l'afflux massif de la circulation et la vitesse. C'est un des scénarios que nous vous avons soumis.

A ce stade, sans modification de votre projet, cela signifie que la Mairie ne propose aucune action malgré plusieurs plaintes/ sollicitations des riverains de la Rue Yvon depuis de nombreuses années pour des nuisances multiples (circulation, intensive, beaucoup de bruit, danger pour les piétons et cyclistes, aucun respect pour les personnes handicapées car le fauteuil roulant ne peut y circuler), dégradations des maisons pour vibrations très importantes en lien avec la circulation.

Aussi, au nom des riverains de la Rue Yvon, nous vous demandons de revoir votre Plan d'action. Cordialement,

47. Je suis déçue par ce plan qui vise si peu à réduire la place de la voiture à Fresnes. Toutes les villes qui veulent développer les circulations douces et les mobilités durables le font avec un plan de circulation automobile à sens unique. C'est le seul moyen pour réduire la place de la voiture et laisser ainsi place à la marche et au vélo ainsi qu'aux transports en commun.
- Rien non plus sur le développement du vélib. Et pourtant ce mode de transport coche toutes les cases : au choix électrique ou mécanique, permet de combiner transports en commun et vélo, mutualisation du vélo, pas de risque de se faire voler son propre vélo, pas de problème pour stationner ou entreposer comme c'est le cas avec son propre vélo, pas de coût d'entretien
48. Il faudrait de l'éclairage le soir (rue Maurice Ténine - où les automobilistes s'arrêtent rarement pour laisser traverser devant la poste)
Revoir l'état des chaussées
49. Je trouve que l'accessibilité de l'espace public aux PMR est trop peu abordée. J'ai demandé à plusieurs reprises d'avoir accès à l'Ad'AP et/ou au PAVE, sans succès. Beaucoup de traversées piétonnes ne sont pas aux "normes handicap" et impraticables en fauteuil roulant notamment, dans la partie nord de la ville (traversées Picard / Grand frais, rue Einstein au niveau de E Zola, etc)
50. Il faudrait autant que faire se peut, séparer physiquement les voies piétonnes, cyclables et destinées à la voiture et aux bus. Or, les voies à Fresnes sont trop étroites. A ce titre, est-il envisageable de rendre nombre des rues à sens unique ou bien totalement bloquer certaines d'entre elles à la circulation automobile sans voir une levée de bouclier ?
51. Quelques idées de bon sens que vous avez certainement déjà reçues :
- limiter la voiture à 30 km/h PARTOUT dans Fresnes (sauf la N186)
 - prévoir des zones bleues et/ou payantes pour éviter que les habitants des villes voisines viennent se garer le long du TVM (beaucoup trop de voitures "ventouses")
 - mettre les rues pavillonnaires en SENS UNIQUE partout où c'est possible pour faciliter le passage des piétons sur les trottoirs ! (et éviter que les voitures se garent à cheval sur le trottoir)
 - pénaliser les propriétaires de pavillons qui transforment leur garage en pièce de vie, et du coup ne rentrent plus leur voiture chez eux et encombrent la chaussée ou le trottoir.
 - GROS TRAVAIL DE VOIRIE à prévoir sur les trottoirs qui sont complètement "tordus", défoncés, en pente, glissants, etc...
 - vu la largeur des rues et des trottoirs, difficile de prévoir des pistes de vélo.... elles ne seront pas sécurisées avec tous les bus et voitures qui circulent ! c'est bien dommage pour les cyclistes.
 - refaire le rond-point de la rue Henri Barbusse (face à l'entrée du Casino) et diminuer la surface de la pelouse pour que les bus puissent tourner sans heurter les pavés centraux (qui sont bien "défoncés")

- nettoyer les trottoirs, les pieds d'arbres, beaucoup plus souvent, mettre des plantes qui "durent" pour égayer la ville, et pas seulement autour de la Mairie ! : à ce sujet, j'ai appris que la Ville aurait acheté des balayeuses électriques ? Personnellement je n'en ai vu aucune à ce jour dans la ville, et en particulier rue Henri Barbusse.
Cordialement

52. Je suis très favorable à plus de transport dans notre ville. L'arrivée du métro serait une grande avancée pour Fresnes.

Je suis également favorable à plus de vélo, bien qu'il faut garder en tête qu'il y a beaucoup de famille avec enfants et de gens âgés. Le vélo n'est pas un moyen adapté pour ces personnes

Je suis farouchement opposés à la suppression de place de stationnement à Fresnes et dans mon quartier. J'habite rue Louis Lépine, juste devant le nouveau parloir, depuis un an, je vis un enfer, avec des stationnements sauvages et dangereux des visiteurs de la prison. Sans compter un sentiment d'insécurité chaque jour plus important pour moi et mes enfants.

A l'image de grande ville moderne qui lutte contre le " trop de véhicules" dans la ville. Il faut donner des solutions aux fresnois et ne pas les culpabiliser et leur rendre la vie plus difficile, comme par exemple, faire de grands parkings gratuits ou peu onéreux à l'entrée de la ville. Sinon, les propriétaires, commerçants, médecins et libéraux partiront, ce qui est déjà le cas, et le projet pour beaucoup d'entre nous
Cdlr

53. Bonjour,

À propos du développement vélo et étant que cycliste habituel (je me déplace quotidiennement à vélo pour aller travailler) je voudrais attirer votre attention sur les choses suivantes:

Il serait effectivement très utile de mettre en place les panneaux M12 permettant au cycliste de ne pas forcément s'arrêter aux feux rouges à tous les feux non dangereux. Attention toutefois aux carrefours dangereux (traversées de la nationale par exemple).

Il est également nécessaire d'avoir plus de stationnement pour vélo, aux abords des commerces notamment (par exemple boulevard Pasteur, Marché et Intermarché, carrefour des fleurs) mais également à la poste. Par contre il faut à tout prix éviter les arceaux au sol qui abiment les roues et sur lesquels on ne peut pas attacher le cadre et privilégier les grands arceaux comme devant la mairie. Par contre il faut interdire les 2 roues motorisées sur ces parkings vélos.

Si vous souhaitez mettre en place des pistes cyclables il faut en avoir des vrais, pas sur les trottoirs comme celle du boulevard Jean Jaurès, car il faut partager l'espace avec les piétons qui ne respectent pas la piste, sans parler des voitures qui s'y garent, de plus la traversés des bateaux des pavillons n'est pas confortable et ralentie le cycliste, et en plus elle disparaît par endroit. Et que dire de la piste cyclable rue du parc des sports, elle ne sert à rien car les voitures sont obligées d'y rouler à cause du peu de largeur de la rue au niveau des terre-pleins centraux, et la chaussée est en très mauvais état, ce qui la rend dangereuse pour les vélos.

Il en faut avenue de Stalingrad

Attention, si limitation à 30, alors contresens cyclable obligatoire...mais par endroit cela peut-être dangereux si rue pas assez large
Cordialement

54. Pistes cyclables

- Il est noté dans votre document que des pistes cyclables existent dans la Peupleraie ce qui est faux. Nous vous rappelons que notre domaine est une propriété privée, nos allées sont étroites (on ne peut pas ajouter des vélos aux piétons sans risque d'accidents) et sont utilisées de manière apaisée pour les allers-retours écoles, ouvertes à tous et gratuites pour la ville malgré l'entretien qu'il est nécessaire de réaliser. Mme Leclerc Bruant qui l'utilise quotidiennement, pourra en témoigner. **Nous vous demandons donc de bien vouloir retirer sans délai cette erreur.**
- Dans le cadre d'expérimentation de nouveaux équipements, serait-il possible de connaître les emplacements exacts afin de combiner les équipements mis en place dans la Peupleraie avec ceux envisagés par la ville ? une concertation sur ce point, semble utile.
- Sensibilisation sur la pratique : nous sommes intéressés à être intégrés dans ce programme ou d'être le relai avec vous auprès de nos copropriétaires car nous communiquons régulièrement avec tous.

Accessibilité aux transports collectifs

- Est-il prévu de maintenir un parking de décharge à côté de l'arrêt du TVM ? ou du M4 ? si non, quelle organisation avez-vous prévu pour le stationnement des voitures de personnes prenant le TVM ?

Sécurisation du réseau routier

- Quel projet pour les déposes en voitures devant les écoles Roux / Pasteur et Blancs Bouleaux ? ce sujet avait été évoqué avec Mme La Maire et Mme Leclerc Bruant en juin 2023 pour être intégré mais nous ne voyons pas de trace de solution dans le projet. Est-ce qu'une dépose en utilisant l'espace libre derrière les écoles depuis rue Jules Guesde pourrait être envisagée ?
- Passerelle piéton A86 : quand sera-t-elle remise en état ? dans la mesure où cette réfection impliquerait des modifications, nous vous invitons à nous contacter pour travailler ensemble sur les impacts sur le Domaine de la Peupleraie.
- Rue Yvon :
 - Le nouveau plan de circulation permet-il une sortie fluide des voitures sortant de l'allée Georges Braque au regard du nombre de logements (250) ?
 - Le nombre de stationnement prévu est-il compatible avec le besoin des résidents de la rue ?
 - Le Domaine de la Peupleraie est hostile au stationnement alterné car les voitures de la rue vont venir se garer dans notre résidence qui ne sera plus paisible.
- Stationnement payant : le stationnement étant durablement gratuit à la Peupleraie, nous désirons être partie prenante de la mise en place des stationnements payants de la ville comme cela nous a été suggéré par M. Josselin AUBRY lors de notre précédente réunion.

Points de recharge pour les copropriétaires

- Suite à la constitution d'une commission « bornes électriques », la municipalité nous a dissuadés de continuer car trop coûteux pour la ville. Nous constatons que

cette position a changé et cela nous ravit. Peut-on prévoir une nouvelle réunion sur ce sujet ? pouvez-vous nous indiquer les facilités prévues par la ville outre les subventions nationales dont nous avons déjà connaissance ?

Nous restons à votre disposition pour échanger concrètement sur l'ensemble de ces sujets. Bien cordialement,

55. Bonjour,

Je vous prie de trouver ci-dessous les remarques de l'Association du Quartier de Berny à Fresnes

Limitation de vitesse

Une vitesse de 30 km/h pour les petites rues paraît justifiée mais pas très réaliste pour les grandes avenues ; il faut garder à l'esprit que les règlements n'ont d'intérêt que s'ils sont applicables et appliqués ; faisons les respecter mais il ne faudrait pas tomber dans le raisonnement spécieux utilisé pour justifier la limite à 80 km/h sur route « quelques automobilistes font de grands excès de vitesse ; en abaissant la limite, on les fera ralentir » ; si on regarde l'exemple de Paris, on n'a pas vraiment l'impression qu'il y ait une limite à 30 !

Stationnement

Le stationnement à Fresnes est fortement impacté par les automobilistes voulant prendre le RER et se garer à proximité du TVM ; c'est donc sur ce point qu'on devrait agir en premier :

- par un stationnement réglementé, payant pour les non-Fresnois au delà d'une certaine durée
- par la création d'un parc de stationnement sur les délaissés de l'A6, zone sans valeur pour l'habitat ou même l'activité économique ; sa fréquentation serait encouragée par le stationnement payant.

Les aménagements prévus à Fresnes au sud de l'A86 auront un impact lourd sur la possibilité de stationner ; vous trouverez en annexe une estimation pour la zone comprise entre le bvd Pasteur, l'avenue de la République et l'av JJ Jaurès soit 260 places de perdues auxquelles il faudra rajouter la fermeture de la Peupleraie.

Certes une partie des voitures pourraient réintégrer les garages mais ces mesures vont être incendiaires !

Certes encore, il y a de nouveaux moyens de transport mais ils concernent peu Fresnes et dans tous les cas, le transfert des déplacements vers les transports en commun sera progressif.

Vu l'endettement de la ville, le traçage des zones de stationnement, y compris à cheval sur les trottoirs, sera plus économique et plus vite mis en œuvre que la réaction.

Pistes cyclables

En tant que cycliste, seules les grandes avenues paraissent critiques (Pasteur, Jean-Jaurès, République pour Fresnes sud) ; l'interaction avec le problème du stationnement est très forte.

Bus

On devrait faire faire circuler tous les bus sur la voie propre du TVM qui va vers le regard de l'aqueduc.

Trains

Ligne 4 : les budgets sont saturés pour 10 à 15 ans par les grands projets en cours
Tram-train : où peut-il être envisagé ?

Notre association travaille en coordination avec les associations des quartiers de la Madeleine et des Fleurs ainsi que le collectif LLBJA Liberté Lépine Bergonié J d'Arc.

Nous demandons de conserver le stationnement bilatéral dans toutes les rues à sens unique ou à faible trafic, dans les quelles il est établi depuis des décennies sans gêne pour les usagers.

Nous demandons une réunion inter-associations et une réglementation globale pensée en fonction de la réalité du terrain.

Cordialement,

- bassin de rétention : -75 places
- Intermarché : -75 +160 places
- piste cyclable sur le bvd Pasteur : -65 places
- stationnement unilatéral dans le quartier des Fleurs : -60 places
- av de la République : -30 places
- rue de la Tuilerie : -10 places
- rue du Coteau : -8 places
- rue des Marronniers : -15 places
- rue de la Terrasse : -20 places
- rue des Glacières : -22 places
- rue du Réservoir : -8 places
- rue de la Bergerie : -16 places
- rue de la Source : -15 places

56. Bonjour,

Je vous prie de trouver ci-dessous la 2e version des remarques de l'Association du Quartier de Berny à Fresnes.

Limitation de vitesse

Une vitesse de 30 km/h pour les petites rues paraît justifiée mais pas très réaliste pour les grandes avenues ; il faut garder à l'esprit que les règlements n'ont d'intérêt que s'ils sont applicables et appliqués ; faisons les respecter mais il ne faudrait pas tomber dans le raisonnement spécieux utilisé pour justifier la limite à 80 km/h sur route « quelques automobilistes font de grands excès de vitesse ; en abaissant la limite, on les fera ralentir » ; si on regarde l'exemple de Paris, on n'a pas vraiment l'impression qu'il y ait une limite à 30 !

Stationnement

Le stationnement à Fresnes est fortement impacté par les automobilistes voulant prendre le RER et se garer à proximité du TVM ; c'est donc sur ce point qu'on devrait agir en premier :

- par un stationnement réglementé, payant pour les non-Fresnois au delà d'une certaine durée

- par la création d'un parc de stationnement sur les délaissés de l'A6, zone sans valeur pour l'habitat ou même l'activité économique ; sa fréquentation serait encouragée par le stationnement payant.

Les aménagements prévus à Fresnes au sud de l'A86 auront un impact lourd sur la possibilité de stationner ; vous trouverez en annexe une estimation pour la zone comprise entre le bvd Pasteur, l'avenue de la République et l'av JJ Jaurès soit 260 places de perdues auxquelles il faudra rajouter la fermeture de la Peupleraie.

Certes une partie des voitures pourraient réintégrer les garages mais ces mesures vont être incendiaires et vont se propager de quartier en quartier, même là où on a peu de problèmes actuellement !

Certes encore, il y a de nouveaux moyens de transport mais ils concernent peu Fresnes et dans tous les cas, le transfert des déplacements vers les transports en commun sera progressif.

Vu l'endettement de la ville, le traçage des zones de stationnement, y compris à cheval sur les trottoirs, sera plus économique et plus vite mis en œuvre que la réfection complète.

Par ailleurs, nous ne voyons pas pour quelle raison on interdirait le stationnement sur les bateaux devant son propre domicile.

Pistes cyclables

En tant que cycliste, seules les grandes avenues paraissent critiques (Pasteur, Jean-Jaurès, République pour Fresnes sud) ; l'aménagement de sites cyclables paraît nécessaire, compte-tenu de la vitesse des véhicules, mais l'interaction avec le problème du stationnement est très forte.

Bus

On devrait faire faire circuler tous les bus sur la voie propre du TVM qui va vers le regard de l'aqueduc.

Trains

Ligne 4 : les budgets sont saturés pour 10 à 15 ans par les grands projets en cours
Tram-train : où peut-il être envisagé ?

Notre association travaille en coordination avec les associations des quartiers de la Madeleine et des Fleurs ainsi que le collectif LLBJA Liberté Lépine Bergonié J d'Arc.

Nous demandons de conserver le stationnement bilatéral dans toutes les rues à sens unique ou à faible trafic, dans les quelles il est établi depuis des décennies sans gêne pour les usagers.

Nous demandons une réunion inter-associations et une réglementation globale pensée en fonction de la réalité du terrain.

Cordialement,

Annexe 1 - estimation de l'impact sur le stationnement

- bassin de rétention : -75 places
- Intermarché : -75 +160 places
- piste cyclable sur le bvd Pasteur : -65 places
- stationnement unilatéral dans le quartier des Fleurs : -60 places
- av de la République : -30 places
- rue de la Tuilerie : -10 places

- rue du Coteau : -8 places
- rue des Marronniers : -15 places
- rue de la Terrasse : -20 places
- rue des Glacières : -22 places
- rue du Réservoir : -8 places
- rue de la Bergerie : -16 places
- rue de la Source : -15 places

Annexe 2 - Proposition de stationnement pour le quartier de Berny

Promenade du Barrage

Cette rue est mixte sur un tiers entre Fresnes et Antony, Antony uniquement pour les 2 autres tiers ; elle est de fait gérée par Antony, de manière satisfaisante.

Il est à noter que la mairie a fait le constat d'un stationnement unilatéral par les habitants, que ce système leur convenait et qu'il n'y avait pas lieu d'imposer un stationnement alterné.

Il y a cependant un point qui pourrait être amélioré ; dans la partie située entre la rue du docteur Emile Roux et la rue de l'Ancien Château, il y a une zone de parking côté Fresnes et un large trottoir ; les véhicules remontant vers le nord empruntent parfois le trottoir à grande vitesse pour croiser des véhicules roulant en sens inverse, ce qui crée un danger pour les piétons.

Il faudrait envisager avec la mairie d'Antony la pose d'obstacles pour l'empêcher ; cela a été fait il y 30 ans devant les numéros 8, 10 et 12.

Rue Victor Hugo

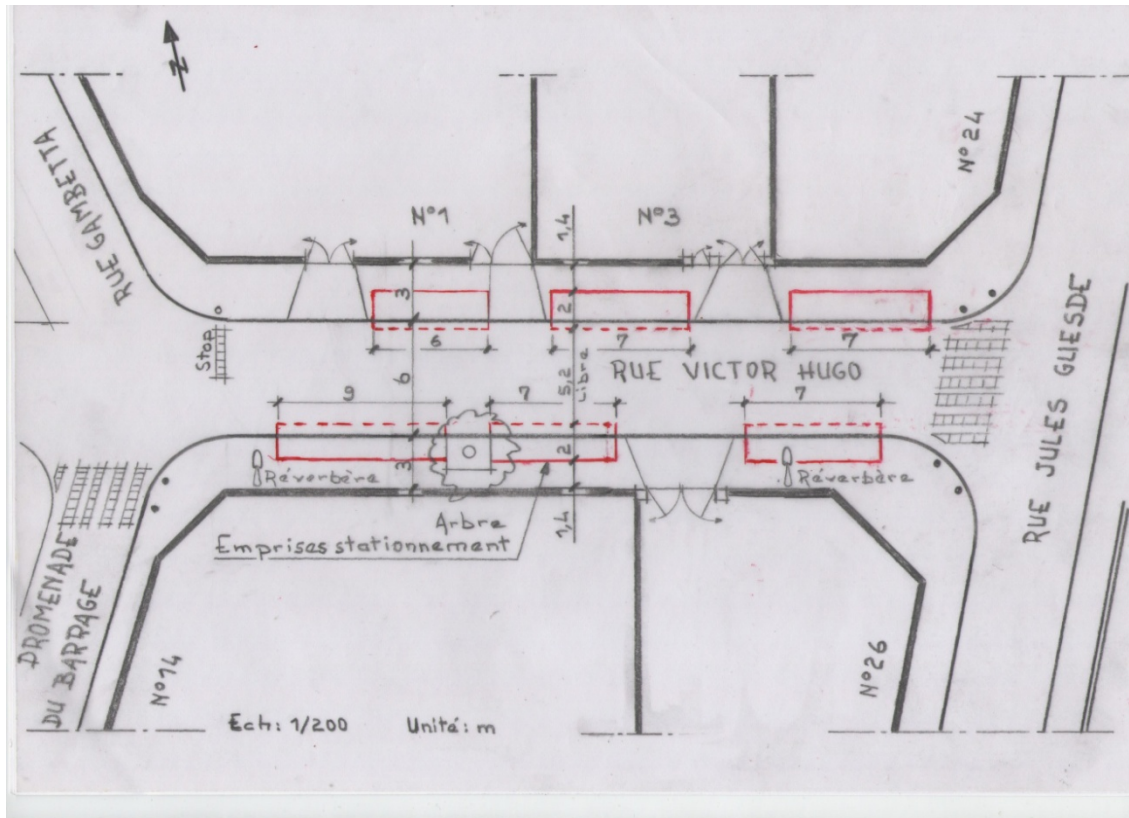
Proposition de stationnement bilatéral (déjà formulée à M. Oberhauser) ; outre la capacité de stationnement,

Remarques :

- Il existait des marquages au sol, autorisant le stationnement les 4 roues sur le trottoir du côté pair et impair de la rue Victor HUGO. Ceux-ci ont été effacés aux grés du temps et des divers travaux de voirie. Nous aurions, sans aucun doute, dû demander à la Mairie de refaire ces marquages, cela nous aurait évité bien des problèmes (!).
- Certains d'entre nous habitent depuis près de 30 ans cette rue ou les rues adjacentes. Tous ont constaté que le stationnement les "4 roues" sur le trottoir s'est toujours pratiqué, sans qu'il n'y ait de réclamation lorsque les voitures étaient correctement garées.
- Les trottoirs rue Victor HUGO sont larges de 3 mètres, ce qui laisse un passage piéton de 1,2 mètres.
- Dans plusieurs rues de FRESNES, des marquages au sol autorisent le stationnement à cheval sur le trottoir. Or nous avons mesuré que dans certaines de ces rues, les véhicules, convenablement garés dans les marquages, laissent un passage piéton inférieur à 1 mètre (voire 0,9 mètre parfois). Ces véhicules ne sont, logiquement, pas verbalisés. Rue Victor HUGO, avec 1,2 mètres de passage piéton, nous sommes verbalisés à hauteur de 135 € pour stationnement très gênant (?). Merci, à l'occasion, de nous expliquer le sens de "très gênant" à la vue de ces relevés de dimensions.
- Enfin, nous aurions apprécié que la Mairie nous informe, dans le cadre d'une bonne communication locale, que le stationnement sur les trottoirs (pratiqué depuis 25 ans, je vous rappelle) serait interdit à compter de "telle" date, plutôt que de verbaliser sans "avertissement" préalable (un peu d'urbanité ne peut nuire).

Proposition :

- Nous proposons que des marquages au sol soient réalisés rue Victor HUGO, côté pair et impair, afin de permettre le stationnement à cheval sur les trottoirs. Sur le croquis joint vous constaterez : la largeur de la voie est de 12 mètres, les aménagements seraient de 1,4 m (x2) de passage piéton, 2 m (x2) d'emplacement véhicule et donc 5,2 m de libre à la circulation automobile.
- En fonction de cette proposition 11 véhicules, au moins, pourraient stationner dans notre rue.



57. Je suis également d'accord pour soutenir les propositions de stationnement proposées par [REDACTED] telles qu'elles étaient à l'origine, marquage au sol à cheval sur les trottoirs de part et d'autre, ce qui permettrait le croisement des voitures!

Légalement, il est interdit de se garer sur les "bateaux", et ils peuvent être utile dans certaines rues pour se croiser !

Concernant la rue Jules Guesde où il est impossible de se croiser en voiture, c'est grâce aux "bateaux" qu'on peut le faire... quand ils sont libres ? Pour cela, certains voisins devraient avoir un peu de civisme, alors qu'ils ont la possibilité de rentrer facilement leurs voitures !..... ce qui laisserait de la place aux voitures de pouvoir se croiser !

58. ENQUÊTE MOBILITÉ

1 PROPOS LIMINAIRES

1.1 RAPPELS

1.1.1) ENVIRONNEMENT

Fresnes est quotidiennement sous l'effet des « passages » suivants

a) Autoroutes A86 A6a A6b A10

150 000 véhicules≈

b) Aéroport d'Orly

540 mouvements d'avions

(Source UNION DES AÉROPORTS FRANÇAIS Statistiques annuelles)

1.1.2) TOPOGRAPHIE

Fresnes n'est pas un plat pays. Il existe un dénivelé d'une quarantaine de mètres entre la Cerisaie et le boulevard Pasteur.

2) DE L'INTÉRÊT DE LA CONTRAINTE D'ANTÉRIORITÉ

Avant d'imaginer un monde idyllique où la marche et le vélo seraient pratiques courantes et sans danger, il conviendrait de remédier dès aujourd'hui aux problèmes existants, comme la pollution et le bruit. Or il apparaît clairement que ces nuisances sur lesquelles les Fresnois n'ont aucun pouvoir, n'ont jamais été prises en compte par l'État, la Région, le Territoire...

Inciter les Fresnois à faire des exercices physiques dans ce contexte et sans espoir d'amélioration, n'est pas très charitable !

3) DE L'INTÉRÊT DE LA RELATIVITÉ

Pourquoi prendre des mesures contraignantes pour les Fresnois afin de favoriser des pratiques théoriquement louables mais à l'efficacité douteuse ?

En effet, quel serait aujourd'hui le changement fondamental pour l'environnement local, généré par l'activité de quelques marcheurs et cyclistes supplémentaires face à la pollution des autoroutes A86 A6a A6b A10 ?

4) STATIONNEMENT

Les problèmes de stationnement sont endémiques sur la ville.

4.1) DENSIFICATION DE L'HABITAT SANS STATIONNEMENTS SUFFISANTS

La gentrification parisienne rejetant les classes populaires vers la « périphérie » a initié le concept de la ville dortoir et le besoin de densification de l'habitat.

Depuis les années 60, le parc automobile a notoirement augmenté mais les nouvelles constructions ont toujours été conçues avec un déficit de places de stationnement par rapport aux besoins réels, cette constante étant due aux intérêts financiers des promoteurs et/ou aux plans locaux d'urbanisme contraignants. (1 ou 0.5 place de parking par logement).

Cette pratique a eu pour effet de rejeter nombre de véhicules sur la voie publique.

4.2) DÉFICIT DE STATIONNEMENTS PRES DES E.R.P.

Autre problématique, sur la ville les équipements recevant du public sont fort démunis en matière de stationnement. (Voir les abords des écoles aux heures scolaires, la poste, le centre pénitentiaire ...)

4.3) ACCÈS AUX TRANSPORTS EN COMMUN

De plus, un autre aspect se fait jour, c'est l'accès aux transports en commun, RER, TVM :

Des automobilistes non fresnois stationnent à proximité de ceux-ci pour la journée. (Y compris dans des propriétés privées).

4.4) CONCLUSION

Votre désir de « maîtriser » le stationnement semble se concrétiser en fait par :

- Un projet de diminution du parc de stationnement existant, ce qui pour pallier un manque, semble une méthodologie de l'action pour le moins révolutionnaire !
- Comme d'habitude en sanctionnant les riverains par des tracasseries quotidiennes supplémentaires.

59. La place de la voiture est à revoir. Il faudrait un nouveau plan de circulation, mettre en place plus de sens uniques, supprimer du stationnement pour obliger ceux qui le peuvent à se tourner vers la marche le vélo ou les transports en commun, protéger les piétons, créer de vraies pistes cyclables (aucune à ce jour !!!), rendre le stationnement payant pour que les personnes disposant d'un garage ne squatte pas l'espace public et les trottoirs. La ville est globalement inhospitalière, très bruyante et dangereuse si l'on n'est pas motorisé. Il y a un tournant important à prendre vu ce qui nous attend niveau climat. Il ne faudrait pas prendre des demi-mesures qui ne serviraient à rien. Merci

60. 1 - Sur les pistes cyclables : ras-le-bol de cette nouvelle idéologie qui ne jure que par les déplacements en vélo et en trottinette et qui pousse à créer des pistes cyclables partout, au mépris des autres usagers de l'espace public !

Non aux « pistes » dessinées sur les trottoirs (cf bd Jean Jaurès) ou à celles incitant vélos et trottinettes à circuler en sens inverse de celui des véhicules.

C'est peut-être sympa pour les cyclistes qui, avec toutes ces concessions, se croient de plus en plus tout permis, mais c'est aussi dangereux et extrêmement pénible pour les autres usagers de l'espace public que sont les automobilistes et les piétons.

2 - Sur l'intermodalité : encore une fois, tout est uniquement pensé pour le vélo !

Où sont les places de stationnement pour ceux qui ont besoin d'une voiture pour rejoindre une ligne de bus ? Les places de stationnement autrefois disponibles sont de plus en plus souvent à durée limitée (arrêt des bus 286/184, du TVM à proximité de l'A86, rue Albert Ropper à proximité du TVM et du 396) ? Comment prétendre favoriser l'intermodalité quand on empêche les automobilistes de garer leur véhicule à proximité d'un arrêt de bus ou d'une gare ?

Quand allez-vous admettre que tout le monde n'a pas forcément la possibilité de se déplacer en vélo/trottinettes ? Dans votre plan de mobilité, quelle prise en compte des personnes âgées/handicapées ? Valouette même pas une fois/heure, jusqu'à 16h45 maxi, et qui ne fonctionne ni les samedis, dimanches, jours fériés ?...

3 - Sur le stationnement : le diagnostic identifie des problèmes de stationnement dans certains quartiers de Fresnes, dont celui où j'habite (quartier des fleurs).

Dans ce quartier, le stationnement des véhicules à cheval sur les trottoirs pourrait être résolu par la suppression du stationnement alterné qui ne répond manifestement pas aux besoins des habitants et la création d'emplacements identifiés des deux côtés des voies concernées.

Au lieu de cela, il semblerait que la municipalité souhaite nous imposer des contraintes supplémentaires avec un stationnement qui pourrait à l'avenir être physiquement limité à un seul côté des rues.

Cette politique ne répond absolument pas aux besoins des habitants de ce quartier.

Le stationnement de véhicules à cheval sur les trottoirs n'est pas le fait de riverains qui auraient massivement transformé leur garage en pièce d'habitation, mais résulte surtout de l'insuffisance de places autorisées au regard des besoins actuels des riverains - en moyenne plus jeunes et davantage motorisés que les habitants d'il y a 20/30 ans - et des habitants des immeubles des alentours, dont plusieurs n'ont pas ou trop peu de places de parking.

La solution n'est donc pas de diminuer le nombre d'emplacements autorisés, mais, au contraire de les augmenter !

Il paraît tout à fait envisageable de créer des places de stationnement des deux côtés de ces voies tout en permettant une circulation aisée des véhicules et des piétons, à l'image de ce qui a été fait dans certaines rues à sens unique et de même largeur que celles du quartier des fleurs, comme, par exemple, la rue Lina.

Cependant, il serait utile d'interdire le stationnement de camions dans ces rues et l'on pourrait aussi envisager la mise en place d'une zone verte afin de limiter l'occupation de ces places de stationnement par les non-riverains.

Cette mesure contribuerait en outre à limiter la circulation de véhicules dans ces rues.

En revanche, la création d'une pseudo piste cyclable à contresens de celui des rues du quartier n'est ni utile, ni souhaitable.

61. Farouchement opposée à l'enlèvement des places de parking. Proposez des solutions aux gens, si vous voulez que les fresnois prennent le vélo et utilisent des pistes cyclables, pourquoi n'avons nous toujours pas de velib ?? On doit prendre les transports mais rien ne marche, rer b toujours en panne. Bougez vous un peu au lieu de faire culpabiliser les gens et ne rien proposer de nouveau

62. Je souhaite comme beaucoup une place moins importante de la voiture en deux roues, mais pas sur que le stationnement payant soit la solution, une fois de plus les moins riches vont encore payer. Peut être verbalisé les stationnements en double file ou ces voitures qui se garent loin de chez elles et ne bougent pas. Facile de critiquer mais pas facile de donner des idées. Perso dans mon foyer nous n'avons qu'une voiture et prenons au maximum les transports en commun

63. Bonjour,

Après lecture du plan de mobilités, mon avis est que celui-ci est plein de bonnes intentions et je vous en félicite. Il est d'ailleurs assez cohérent avec le plan de mobilités 2030 de l'île de France.

Cependant, voici quelques remarques non polémiques mais dont le but est l'amélioration de la communication. Les réunions sont souvent planifiées (ou portées à la connaissance des Fresnois) tardivement, ce qui ne permet pas de s'organiser pour s'y rendre surtout à 18h quand on travaille loin. (Après deux inscriptions à la lettre d'information, je ne la reçois toujours pas et elle n'est pas bloquée dans les spams).

Le nombre de réponses à l'enquête mobilités me semble faible (comme c'était déjà le cas pour la régie de l'eau); cela doit nous faire réfléchir sur la diffusion de l'info et les moyens d'augmenter les retours.

Concernant le plan des mobilités durables, je vois plusieurs points très positifs comme la circulation à 30 km/h (sous réserve que les moyens de la faire respecter soient également mise en oeuvre) et la mise en place de circulation douce pour les piétons et les vélos/trottinettes (reste le sujet du respect du code de la route pour certains de ceux qui l'utilisent et qui nécessitera une action de sensibilisation à minima). Le sujet du stationnement est effectivement à prendre en compte pour gérer l'emprise des véhicules permettant à leurs propriétaires de se rapprocher des transports collectifs mais cela doit être fait en concertation avec les habitants des quartiers concernés et ne pas être imposés brutalement comme ce fut le cas rue Victor Hugo sans prendre en compte des habitudes de plus de 30 ans qui ne posent aucun problème aux usagers de la rue et des trottoirs. Un marquage précis et sans ambiguïté devra être fait en concertation avec les habitants et bien entendu dans le respect du code de la route et de la sécurité.

Comme vous le soulignez dans votre document, cela nécessitera de travailler ces sujets en concertation avec les autorités compétentes et partenaires (région, départements, sociétés de transports). Et cela m'amène à une dernière question liée à la dernière page du document intitulée "Conclusion et suite de la démarche" où vous mentionnez : "Mise en œuvre des premières actions : 2ème trimestre 2024". Ayant bien compris que des actions COURT TERME étaient listées dans le document comme à réaliser dans un délai de 1 à 3 ans, il semble clair que vous avez déjà à fin février cette liste des actions qui vont démarrer dès le 2ème trimestre 2024. Pouvez-vous rapidement nous donner l'information sur ces différentes actions, leurs éventuelles localisations, le planning envisagé de leur mise en œuvre et, le cas échéant, la méthode de concertation envisagée dans ce cadre ?

En vous remerciant pour votre engagement au service de la ville et de ses habitants.
Cordialement.

64. Je pense qu'il faudra insister sur le temps d'accès en bus ou vélo aux futures gares de métro du Grand Paris depuis Fresnes. Cela renforcera l'attractivité de la ville (Cf à ce sujet l'article du Parisien sur les villes intéressantes du 94 pour investir) Ne serait il pas pertinent également de réfléchir à l'avenir du TVM ? (Liaison avec le T10 ? Conversion en tramway ?)

65. L'administration pénitentiaire qui reçoit du public (visiteurs des personnes incarcérées) n'a-t-elle pas l'obligation dans cet accueil de prévoir du stationnement? Actuellement elle utilise le domaine public qui stature le stationnement à proximité de l'entrée des visiteurs et y génère des incivilités (sans compter les désagréments pour les riverains). Tout cela est contraire à la facilitation de circuler.

66. La piste cyclable sur trottoir avenue de la liberté s'arrête au feu piéton à la prison de Fresnes. A cet endroit il y a 1 énorme conflit avec les automobilistes qui tournent à la prison : quand c'est vert pour les voitures c'est également vert pour les piétons mais la piste cyclable n'est pas matérialisée à côté du passage piétons donc le cycliste doit mettre pied à terre pour traverser. Plusieurs accidents ont été évités mais ce passage

est très dangereux : donc soit mettre 1 feu vélo et où matérialiser la piste cyclable à côté du passage piétons, indiquer par un panneau les règles qui s'appliquent ou mettre attention traversée de vélo bref ce point est dangereux et sinon très conflictuel. Au final les cyclistes passent au rouge piétons ce qui semble le moins insécurité pour eux

Merci

67. Bonjour,

J'habite rue des frères Lumière (secteur Einstein / Flemming). C'est devenu « invivable » depuis la construction de nouveaux immeubles et autres équipements (crèche) en 2021-2022 et après.

Voir courrier recommandé envoyé à la mairie en janvier 2023 et relance en janvier 2024, à ce jour sans réponse.

Piétons, voitures, camionnettes, voitures de dépannage, vélos, trottinettes, livreurs, camion poubelles... La cohabitation est impossible. Les klaxons et invectives verbales sont fréquents (altercations parfois presque physiques).

Des panneaux de signalisation ont disparu (limitation 30 ; signalisation du rond-point avec la rue Jean Moulin ; priorité en cas de croisement, panneau dos d'âne).

Le point noir est sur la partie 24-28/23-29, même si de manière générale, c'est la totalité de la rue qui est difficile (depuis le croisement avec l'avenue de la Division Leclerc D86, jusqu'au rond-point avec la rue Jean Moulin). La voie étant réduite en largeur, les véhicules évoluent en double-sens et rencontrent des difficultés lors de croisement.

L'intersection rue des Fournières / rue des frères Lumière est également dangereuse. Manque de visibilité à cause des voitures mal garées... voir photo.

Il est désormais indispensable de passer la rue des frères Lumière en sens unique (cf scénario 3 ou 4, axe 4 ; impacts à évaluer) avec la mise en sécurité des trottoirs (côté pair entre le 24 et 28) qui sont aujourd'hui dangereux pour les piétons qui marchent sur la chaussée, quand des voitures sont garées sur le trottoir. Voir photo.

Avec les voitures garées sur le trottoir, on ne voit pas les voitures arrivant dans l'autre sens, on s'engage et ça ne passe pas. Solution : reculer ou monter partiellement sur le trottoir.

Pour rappel, cet axe est emprunté par de nombreux écoliers et riverains.

Une action à court terme est indispensable. Un passage d'un élu municipal ou d'agglomération sur site aux heures critiques (8h-9h, et 18h-19h).

Une vraie consultation des riverains est indispensable. Le plan mobilités est une bonne chose, mais peu connu des habitants.

Cordialement

68. Bonsoir,

Concernant

Axe 5 : Le stationnement dans le quartier des fleurs :

Le renouvellement de génération fait que toutes les composantes de la famille travaillent. Ce qui a généré une augmentation de véhicules. Au vu du nombre de personnes utilisant sa voiture pour aller travailler, il serait pertinent d'autoriser le stationnement des deux côtés de la chaussée en le matérialisant par un marquage au sol,. Les 3 rues des Fleurs ont en effet une largeur de 10m permettant ce type de solution comme cela a déjà été réalisé dans des rues similaires à Fresnes ou Antony. Le marquage devrait permettre une cohabitation entre piétons et véhicules.

Supprimer cette possibilité, viendrait à pénaliser des Fresnois qui ont déjà du mal à gérer vie de travail et vie familiale. Tout le monde n'a pas la chance de travailler dans Paris ou à Fresnes.

Habitant le bas de Fresnes, nous avons été inondés plusieurs fois. Ce qui rend encore plus difficile et risqué, le stationnement dans les pavillons.

AXE 2 : Pratique du vélo :

Etant un pratiquant assidu du vélo, je constate que le premier danger dans Fresnes pour les pratiquants du vélo, vient de l'état de la route. Entre chaussée déformée et trous il faut avoir la foi.

Je circule également dans les communes limitrophes (Chevilly la Rue, L'Hay les Roses, Thiais...) et je ne rencontre pas ce type de problème. Cela doit être le premier axe de travail pour la mairie afin de permettre une circulation en vélo en toute sécurité.

Axe 4 : Vitesse de circulation 30 km/h : j'adhère complètement.

Remarques sur le nombre de place de parking pour les nouvelles constructions : le nombre de place de parking par rapport aux nombre de logement me semble pas pertinente. Cela va créer des problèmes supplémentaires. Nous avons déjà une densité de population important /m².

69. Bonjour,

Voici quelques commentaires sur le plan d'action PDM :

Axe 2 / action 1 :

- améliorer rapidement la piste cyclable du boulevard Jean Jaurès en montée : sur le trottoir et avec les bosses des entrées de garage.
- améliorer la piste cyclable de la rue du Parc des Sports : passages surélevés à franchir, gestion voiture/vélo sur les zones rétrécies aux passages piétons.

Axe 2 / action 2 :

- installer 2-3 arceaux à vélo un peu partout dans la ville, même loin des commerces et dans les quartiers pavillonnaires.

Axe 4 :

- très favorable à la limitation à 30km/h sur la commune (excepté les très grands axes le long de l'A86 vers la Croix de Berny. Bénéfique également à la pratique du vélo plus sécuritaire avec le partage de la voie de circulation.
- très défavorable au parking payant sur la ville (pourquoi régler un problème en faisant payer, avec en plus une délégation qui doit rentrer dans ses frais..., opposé à l'esprit de la ville), mais favorable à une vérification du stationnement/verbalisation de ce qui est en place actuellement.

Axe 4/action 3 :

- très défavorable pour la mise en chicane du stationnement dans les rues Louis, Kara et Bernard (réduit le nombre de places de stationnement, virages courts sur la largeur de la rue, compliqué pour les voitures comme pour les camions poubelles). La limitation de la vitesse à 30km/h est suffisante (bien sûr si elle est respectée, et surveillée si besoin).

- suggestion : pour les quartiers résidentiels, proposer la possibilité de stationner le véhicule personnel devant le bateau de la maison (avec plaque d'immatriculation sur le portail) : permet de libérer de l'espace pour les autres résidents, particulièrement sur le côté opposé au stationnement.

- maintenir un stationnement gratuit pour les résidents, et par demi-journée (disque), mais contrôler la présence du disque.

Axe 5 / action 6 :

- concernant la suppression du stationnement 5m avant et après un passage piéton : attention à ce qui le remplacera, et éviter des aménagements comme au carrefour boulevard Jean Jaurès/avenue du 8 mai 1945 : la grille recouverte de plantes, c'est très joli, mais en pleine saison, ça coupe totalement la vue des automobilistes (enfants dont la taille ne dépasse pas de la barrière, chiens...).

- conserver la rue Kara en double sens (le sens sud-nord étant surtout utilisé par les résidents de la rue) pour éviter d'augmenter la circulation dans la rue Louis.

Cordialement.

70. Bonjour,

J'aimerais évidemment que le réseau cyclable soit bien identifié, que les rues à 30 le soient aussi (personne voit le panneau 30 à l'entrée de rue Émile Roux, carrefour Pasteur) et que l'accessibilité soit renforcée !

Je vous joins les photos des trottoirs entre le boulevard Pasteur et la rue Émile Roux, chemin de l'école Pasteur/Roux, c'est scandaleux et surtout hors norme!

Plus de 2 cm de ressaut, avec l'obligation de traverser des flaques d'eau!

Nous pensions que les travaux avaient repris mais hélas, même pas un panneau d'indication de durée du chantier!

Bonne journée

71. J'habite dans le secteur pavillonnaire des fleurs, si j'ai bien compris l'axe 4 du PMD, il serait envisagé un stationnement alterné sur un seul côté de la voie. Il me paraît important d'autoriser le stationnement des deux côtés de la voie. Celle-ci étant en sens unique de circulation, suffisamment large (10 mètres) avec un marquage approprié pour délimiter le stationnement des véhicules et pour permettre la circulation des personnes à mobilité réduite ainsi que les poussettes. Cette solution permettrait d'absorber plus facilement le stationnement des véhicules qui généralement ne peuvent pas être garés dans des garages ceux-ci en raison de l'année de construction étant trop exigus voire même inexistantes. Autre avantage à cette solution permettre la recharge électrique plus aisée et moins dangereuse des véhicules.

72. Bonjour

Comme je n'ai pu être contributeur en tant qu'élu, je vous adresse mes avis en tant que citoyen.

S'agissant du stationnement payant, j'y suis opposé tant que nous ne disposerons pas de transports publics rapides et fiables desservant Fresnes.

Je parle du prolongement de la ligne de métro N°4 jusqu'à Fresnes et au Nord-Essonne : en effet, les transports publics sont tellement lents ou peu fiables (RER d'une fiabilité sans cesse décroissante et TVM trop lent pour pouvoir servir de substitut au RER) que de nombreux fresnois sont obligés de se déplacer en voiture.

Je recommande de faire d'abord fonctionner le système de zone verte qui doit permettre d'empêcher les véhicules non fresnois de stationner à la journée dans notre commune... du moins quand on se décidera enfin à le mettre en œuvre effectivement !!! (cf. notre tribune du panorama de février 2024, ci-jointe)

Enfin s'agissant des Fleurs comme des autres rues, je suis opposé à un stationnement d'un seul côté, du moins dans l'attente de l'arrivée du métro jusqu'à Fresnes.

Bien cordialement.

73. Non seulement l'enquête mobilité a fait l'objet d'un nombre assez faible de répondants (moins de 2% de la population de la ville ! N'y a-t-il pas d'autres sujets plus prioritaires à traiter sur Fresnes...) mais en plus vous lui faite dire le contraire de ce qu'elle a dit !

=> Les répondants déplorent les problèmes de stationnement, et vous répondez à cela en annonçant de nombreuses suppressions de places...

Les habitants du quartier Jeanne d'Arc-Bergonié vous ont fait part à maintes reprises des difficultés croissantes de stationnement qu'ils rencontraient depuis le changement de l'entrée visiteurs de la prison, et plutôt que de tenir compte des problématiques de vos administrés, vous projetez de réduire le nombre de places disponibles. Pensez-vous vraiment que cela va améliorer le quotidien des habitants de ce quartier ?

Beaucoup d'idéologie dans ce plan, et pas de prise en compte de la réalité des besoins des habitants : pourquoi vouloir supprimer le stationnement à cheval dans ce secteur (qui n'a jamais posé problème, tout comme il existe dans les villes environnantes) alors que c'est un quartier pavillonnaire et non pas une zone de transit : les gens ne viennent pas s'y promener. Pourquoi visez-vous particulièrement ce quartier alors que le stationnement à cheval existe à d'autres endroits de la commune (et est là aussi utile au quotidien des résidents) ? Pour punir les habitants qui ont eu l'outrecuidance de vous demander de l'aide suite au changement non réfléchi de l'entrée piétons de la prison ?

Oui, il est difficile de circuler sur certains trottoirs comme sur la section nord du boulevard Pasteur car les trottoirs côté Intermarché sont défoncés, ou comme à de

nombreux endroits parce qu'ils n'existent pas de bateaux pour les fauteuils roulants ou les poussettes. Pourquoi ne pas travailler là-dessus plutôt ?

Oui, il serait formidable que tout le monde travaille à 15 minutes à vélo de son domicile. Mais la réalité n'est pas là. Nombreux sont les fresnois qui ont besoin de leur voiture pour aller travailler (eh oui, pas de desserte directe de Fresnes des grands axes de transports en commun d'IDF...), pour faire de grosses courses, pour emmener les enfants aux activités périscolaires qui s'enchaînent et dont les horaires ne permettent pas toujours d'y aller en marchant.

Oui, nous devons tous œuvrer au partage de la route et à une circulation apaisée, et il y a probablement quelques bonnes idées dans ce plan, mais il en ressort que l'intention paraît bien punitive pour tous ceux qui ont besoin de circuler en voiture, et injuste.

74. Sur ce plan de mobilité durable :

- 1) n'opposons pas les différents modes de déplacement (un piéton est aussi un cycliste ou un motard ou un conducteur).
- 2) un des freins sous-estimés au développement du vélo : le vol de vélos (nécessité de développer des parkings sécurisés par caméra et surveillance).
- 3) les pistes cyclables sont à implanter essentiellement sur les grands axes passants / roulants (c'est inutile de le prévoir dans des petites rues peu passantes).
- 4) et surtout faisons preuve d'intelligence collective (tenir vraiment compte des avis des riverains) et ne pas s'enfermer dans une logique dogmatique. Prenez exemple sur Antony par exemple.
- 5) à l'entrée de Fresnes, nettoyons la zone occupée illégalement par des SDF ivrognes toute la journée et dangereux.
- 6) autour de la prison, faites contrôler de façon plus régulière (et aux heures des visites) les exactions commises par ceux qui visitent les prisons, pour les inciter à rentrer dans le droit chemin.

75. Le présent document présente les observations et propositions de l'ASQFF relatives au projet de plan d'action daté du mois de décembre 2023 qui a été mis en ligne et rendu public sur le site Internet de la ville le 23/01/2024.

L'ASQFF est favorable au développement de la circulation pédestre et de l'utilisation du vélo ainsi qu'à celle des transports en commun. L'espace public doit pouvoir être harmonieusement partagé entre tous ses utilisateurs (piétons, cyclistes, PMR, usagers des transports publics et automobilistes), chacun y trouvant un nouvel équilibre et un espace approprié.

Le point de départ peut être défini à partir des statistiques de l'INSEE de 2020 résumant ainsi les spécificités de notre ville :

- 43% des constructions ont été effectuées entre 1946 et 1970
- 5,3% des constructions datent d'avant 1946
- 73,3% des ménages disposent d'au moins 1 véhicule
- 1/4 des ménages motorisés dispose de 2 véhicules et plus
- 43 % des logements des ménages sont dépourvus de stationnement
- L'automobile représente 42,6% des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail.

Quel pourrait-être le point d'arrivée ? Le PMD indique les objectifs de calendrier suivants :

- Court terme : 1 à 3 ans
- Moyen terme : 3 à 5 ans
- Long terme : plus de 5 ans

Sur de telles échéances toute augmentation de l'usage des mobilités douces et de celle des transports en commun sera la bienvenue et se traduira par une réduction du trafic automobile sans pour autant entraîner une diminution significative du taux de motorisation des ménages Fresnois. Une forte baisse du taux de motorisation n'interviendra pas aussi rapidement et il convient donc de maintenir à Fresnes des possibilités de stationnement quasi inchangées pour les années à venir :

« Une voiture qui ne circule pas est une voiture qui stationne »

En conséquence l'ASQFF est opposée à une diminution de la possibilité de stationnement, en particulier dans les zones résidentielles pavillonnaires où le PMD envisage de n'autoriser le stationnement que sur un seul côté de la chaussée, ceci même si la largeur de la rue permet un stationnement des deux côtés tout en laissant sur chaque trottoir le passage des piétons, poussettes et PMR.

L'ASQFF a proposé le 09/05/2022 dans le cadre du PMD une proposition relative au stationnement des véhicules dans les 3 rues à sens unique du quartier (Anémones, Jacinthes et Violettes) en proposant, dans un premier temps une solution peu coûteuse en réalisant un marquage au sol dans l'attente d'une réfection complète des trottoirs, caniveaux et voirie vétustes.

La pétition lancée début février 2024 par l'ASQFF pour soutenir cette proposition a recueilli 82 signatures et est jointe en annexe N°1 au présent document

Dans ce qui suit on trouvera pour chacun des 7 axes du PMD le détail des observations et propositions de l'ASQFF.

Détail par axes en pj.