



**CONSEIL DE QUARTIER
PLÉNIER
17 OCTOBRE 2019**

La séance est ouverte à 19 heures 40 en présence de :

Élus :

Catherine Pilon, Adjointe déléguée aux Transports, Déplacements, Circulation et Stationnement

Olivier Stern, Conseiller délégué aux Mobilités et Stationnement

Médy Séjai, directeur de l'Espace public et Mobilité

Services :

Marie-Lise Lapeyre, responsable de l'antenne vie de quartier, et du collectif d'animation

Catherine Costa, antenne vie de quartier

Collectif d'animation :

Kathy

Marie-Hélène

Nathalie

Cédric

Marc

Et une quarantaine d'habitants

1 Voirie – Circulation dans le quartier

Le collectif d'animation remercie les habitants pour leur présence et indique que les nombreux emails collectés ont permis de recenser les points sensibles du quartier.

Président Wilson

Le collectif d'animation rappelle que Catherine Pilon avait annoncé un budget du Département pour la rue Gabriel Péri, s'agissant d'une voie départementale.

Catherine Pilon explique que le Département s'est engagé dans une requalification de sa voirie, notamment à travers un plan vélo à horizon 2024 visant 100 % de la voirie cyclable : ce projet va conditionner les aménagements prévus par le Département. Toutefois, Montreuil a milité pour une priorisation du boulevard de Chanzy, de Gabriel Péri, de Vaillant Couturier et de Briand.

Avenue Gabriel Péri

Le collectif d'animation relaie des demandes de mise en place de ralentisseurs, de radars pédagogiques, voire de feux tricolores au niveau des carrefours et interpelle la municipalité sur la possibilité de réaliser de tels aménagements avant la requalification par le Département.

Un droit de réponse est ouvert à toute personne, physique ou morale, nommément citée ou non et nous nous engageons à les publier.

Médy Séjai annonce que les études en vue de la requalification de l'avenue Gabriel Péri visent à apaiser cette voie de circulation, trop rapide en raison de la sur-largeur. Les comptages, confirmant une vitesse trop importante, incitent à s'orienter vers une réduction de la largeur de cette avenue, mais également vers une sécurisation des piétons et des cyclistes. Tous les carrefours de cette avenue seront retravaillés dans cet objectif pour 2021. Par ailleurs, les feux rouges, dont le coût se révèle beaucoup trop élevé, ne sont réalisables que dans le cadre d'une requalification. L'installation de radars pédagogiques reste envisageable : en l'absence de stock et de budget, l'acquisition de cet équipement est prévue pour 2020.

Une habitante observe que la rue Carnot est en deux voies : en traversant pour aller sur la place Carnot, les voitures venant de Fontenay et situées sur la deuxième file ne voient pas les piétons passer. Il serait pertinent de ne laisser qu'une seule voie de circulation.

Médy Séjai répond que le Département partage ce diagnostic.

Une habitante relève la présence de ralentisseurs en haut la rue de Stalingrad après l'école et demande si le réaménagement prévu remontera jusqu'à Fontenay.

Médy Séjai confirme que le premier aménagement réalisé pour l'école n'est pas jugé satisfaisant par les élus qui souhaitent sécuriser cette rue jusqu'à Fontenay.

Le collectif d'animation demande à installer des plots, permettant le ralentissement des véhicules pour un faible coût, avant le réaménagement de 2021.

Médy Séjai souligne que dans les faits les ralentisseurs incitent le conducteur à accélérer du fait de la séparation physique créée : cette demande, nuisible pour la sécurité, ne sera pas portée.

Un habitant observe que l'aménagement de la rue de Stalingrad face à l'école se révèle incomplet. Il serait nécessaire d'implanter davantage de radars pédagogiques pour inciter les gens à ralentir. Certains conducteurs abordent en effet le carrefour à 130 km/h et ne ralentissent qu'à 20 mètres du passage clouté. Par ailleurs, un panneau 30 km/h est positionné coté Fontenay, mais pas côté Montreuil, juste 20 mètres après. Il semble anormal de maintenir cette avenue à 50 km/h quand tous les axes alentour sont limités à 30 km/h.

Catherine Pilon en convient, mais souligne la présence d'une personne physique à cet endroit pour assurer la sécurité des enfants le matin. Par ailleurs, en 2015, une délibération visant à passer toute la Ville à 30 km/h a été votée : ce dispositif doit s'accompagner d'un changement de pratiques, ce qui nécessite du temps, d'autant que le budget fait défaut pour promouvoir une campagne de sensibilisation. Grâce à une coordination avec le Département, certaines voies départementales, telles la rue de Paris et l'avenue Wilson, ont d'ores et déjà été classées à 30 km/h. Toutefois, le classement des deux fois deux voies prend plus de temps. Elle déplore également le manque de panneaux de signalement en entrée de ville.

Un droit de réponse est ouvert à toute personne, physique ou morale, nommément citée ou non et nous nous engageons à les publier.

Elle invite par ailleurs les habitants à formuler les besoins en arceaux via sesame@montreuil.fr.

En réponse à un habitant, Olivier Stern indique qu'il est désormais possible de proposer des arceaux délimitant l'emplacement moto des autres emplacements.

Médy Séjai relaiera au Département la demande d'aménagements envisageables avant 2021 rue Rapatel, laquelle souffre d'un défaut de visibilité pour les piétons.

Un habitant déplore que le Département soit traité comme une externalité, alors que des élus de la Ville y siègent également.

Olivier Stern rapporte qu'en l'occurrence les élus du Département n'ont pas été conviés à cette réunion. Toutefois, les élus de la Ville font remonter les demandes et travaillent en étroite collaboration avec le Département.

Le collectif d'animation pointe les vitesses excessives rue Rapatel et l'absence de ralentisseurs, alors que les passages piétons sont peu sécurisés. En outre, avec la construction à venir, de nombreux camions circuleront sur cette voie. Il demande de quelle façon sécuriser cette portion de la rue. Par ailleurs, les habitants de l'immeuble devant la DDE, vide depuis vingt ans, font état de difficultés de stationnement le matin, le soir et le week-end.

Au niveau du carrefour Colmet/Lepinay), le refus de priorité provoque des accidents. Or, il n'est pas possible d'installer des poteaux trop près du trottoir, car les camions doivent pouvoir tourner. Les habitants suggèrent l'installation de coussins berlinois et s'enquière de la possibilité d'interdire la circulation aux camions dans les rues problématiques.

Catherine Pilon répond que des arrêtés sont parfois pris en ce sens et que certaines rues sont d'ores et déjà interdites aux poids lourds. Néanmoins, la circulation de certains camions, comme les camions poubelles, reste nécessaire et il convient de maintenir une giration suffisante pour leur passage. Par ailleurs, les modifications de sens de circulation créent des reports de circulation sur d'autres voies : il apparaît indispensable de réfléchir à tous les impacts potentiels. À cet égard, elle propose d'engager dès 2020 une étude sur les possibilités de modification des sens de circulation du quartier, mais également sur Bobillot, République-Bas Montreuil et Vincennes. Elle souhaiterait pouvoir y associer deux représentants des conseils de quartier.

Une habitante fait valoir que les camions qui se retrouvent bloqués empruntent par la suite un autre itinéraire.

Un habitant ajoute que l'aménagement de la rue Saigne incombe à la Ville. De son point de vue, un simple marquage au sol suffirait, si telle était la volonté municipale.

Le collectif d'animation pointe également la nécessité d'intervenir auprès des sociétés GPS pour faire retirer les rues Rapatel et Saigne des voies de dégagement.

Un droit de réponse est ouvert à toute personne, physique ou morale, nommément citée ou non et nous nous engageons à les publier.

Catherine Pilon rapporte que de nombreuses villes, à l'instar de Montreuil, cartographient les rues devant accueillir le plus de circulation et celles devant rester ou devenir résidentielles. Malgré ces efforts, Waze et consorts continuent d'aiguiller les conducteurs vers les rues réputées résidentielles et, sauf à créer des labyrinthes, il est impossible de lutter contre ces pratiques. Ce travail a néanmoins été engagé sur certains îlots de Montreuil : l'étude de circulation doit être appréhendée sous cet angle.

Un habitant observe que de nombreux habitants souffrent de l'excès de trafic. Si la mise en place de radars et de ralentisseurs n'a jamais produit de résultats, il reste possible de définir des rues « tuyaux » pour désengorger les voies résidentielles.

Olivier Stern le concède. Il existe sans doute des solutions de signalétique à court terme susceptibles de décourager la circulation de camions dans certaines rues. À plus long terme, il convient de prendre le temps de l'étude pour anticiper les impacts d'un changement de sens de circulation. Il conviendra également d'échanger en amont afin de partager des objectifs.

Une habitante de la rue Rapatel remarque qu'aucun permis de construire n'a été affiché sur le chantier de la DDE. Elle demande s'il est possible que le changement de circulation intervienne avant le chantier de construction.

Catherine Pilon indique que M. Le Chequer pourra apporter une réponse.

Un habitant jugerait utile de s'interroger sur la priorisation des intérêts particuliers ou de l'intérêt général, quitte à faire des mécontents. En l'occurrence, il serait pertinent de mener une enquête auprès des entreprises du quartier sur la teneur et le volume de leurs livraisons afin d'identifier et résoudre le problème.

Un habitant observe que les riverains subissent la fermeture des bretelles vers l'A3.

Catherine Pilon convient que les habitants subissent les désagréments liés à l'arrivée du tramway, lequel permettra toutefois à terme de désengorger un quartier actuellement fort mal desservi par les transports en commun.

Un habitant souligne que la problématique des poids lourds rue Saigne perdure depuis des années et que la décision d'interdire les rues Saigne et Rapatel aux poids lourds n'a jamais été prise.

Médy Séjai se propose de vérifier les nécessités de camions dans ces rues, mais pointe que la révision du plan de circulation nécessite une réflexion pertinente et à une échelle appropriée. La Ville souhaite faire transiter les véhicules par les grandes voies départementales et non par les voies résidentielles : à cette fin, des caméras vont enregistrer tous les véhicules pendant une journée afin d'appréhender le poids du transit par rapport au trafic général du quartier. Il appartiendra ensuite au bureau d'étude missionné de formuler des propositions. Vincennes a confirmé son accord pour mener et financer cette étude conjointement avec Montreuil.

Rue de la solidarité

Un droit de réponse est ouvert à toute personne, physique ou morale, nommément citée ou non et nous nous engageons à les publier.

Une habitante souligne qu'en remontant la rue de la solidarité vers les Grands pêcheurs, la circulation est en permanence extrêmement engorgée. Par ailleurs, en raison de la vitesse, des accidents se créent. Il conviendrait d'orienter les voitures à l'arrière des grandes artères de Fontenay et les faire tourner en direction des grands axes.

Médy Séjai partage ce diagnostic : les conclusions de l'étude préconiseront sans doute des changements de sens, des sens uniques et des tête-bêche.

Une habitante évoque un problème de stationnement sur la portion après la rue Carnot où il n'est plus possible de circuler à deux voitures.

Une habitante ajoute que la réhabilitation du « 39 art déco », qui compte 27 logements, a amené à détruire 20 box pour construire trois maisons individuelles. En outre, le chantier en cours induit un rétrécissement de la chaussée.

Une habitante se félicite que la Ville réfléchisse à une interdiction à court terme des gros poids lourds dans les rues adjacentes à l'école Simone Veil à Vincennes. En revanche, l'étude concertée avec Vincennes lui semble trop éloignée : elle réclame d'autres mesures à court terme.

Olivier Stern précise que l'étude cordon sera lancée en 2020. Il sera possible par la suite de mettre en œuvre rapidement les préconisations, s'agissant de faibles investissements (marquage). Il ajoute en réponse au collectif d'animation, qui déplore l'absence de visibilité sur les études, que les comptages seront rendus publics dans la mesure du possible.

Un habitant relève un défaut de signalisation au niveau de l'école Berthelot. En outre, les facteurs descendent depuis Montreuil à une allure démentielle.

Médy Séjai rapporte que la rue de Vincennes étant départementale, la Ville ne peut pas l'aménager, mais uniquement réglementer la vitesse.

En réponse à une habitante, Médy Séjai explique que la taille des scooters leur permet de passer les obstacles, rendant tout aménagement inutile.

Un habitant jugerait pertinent dans ce contexte de sanctionner, car les radars semblent sans effet.

Catherine Pilon juge les radars pédagogiques efficaces dans certains cas. S'agissant des contrôles, la Ville essaie de recruter des policiers municipaux, mais offre peu d'attractivité. Toutefois, des caméras de verbalisation ont été installées rue de Paris, et 2000 PV ont été envoyés cet été sur cet axe. Le coût restant onéreux, les caméras ont été positionnées sur les axes réputés les plus dangereux.

Une habitante s'étonne de la présence d'une piste cyclable sur le trottoir rue Berthelot.

Catherine Pilon concède que ces aménagements, anciens, ne sont pas souhaitables. Une zone de rencontre serait préférable à cet endroit.

Un droit de réponse est ouvert à toute personne, physique ou morale, nommément citée ou non et nous nous engageons à les publier.

Carrefour Président Wilson/Colmet-Lepinay

En réponse à un habitant, Catherine Pilon concède que le stationnement payant pour les motos et scooters, à l'instar du dispositif vincennois, constituerait une solution idéale, mais que la période est peu propice à engager cette action.

Une habitante évoque les garages à ciel ouvert rue de Stalingrad.

Olivier Stern rappelle que la police municipale a compétence pour verbaliser les stationnements gênants. En revanche, les stationnements payants relèvent de la société Effia, en délégation de service public. La pression sur la collecte des tickets horodateurs a par ailleurs été accentuée. S'agissant des garages sauvages, le flagrant délit est difficile à constater. Néanmoins, des rappels à l'ordre sont possibles.

Une habitante observe la présence de nids de poule au niveau n° 36/38 rue de la Fédération. Par ailleurs, les parkings doubles de la nouvelle résidence, prévus pour les camionnettes, incitent les gens à stationner à deux voitures, alors que le trottoir s'est rétréci.

Box à vélo (rue Desgranges)

Catherine Pilon indique que la vélobox permet d'offrir un stationnement sécurisé aux cyclistes non équipés de garages à vélos. Ce dispositif complète le Véligo, uniquement disponible à la Mairie. Pour 50 euros par an, la Vélobox permet de ranger son vélo dans une boîte métallique. 150 demandes ont été reçues suite à un premier sondage. Les points Vélobox ont ainsi été installés dans les quartiers recensant la plus forte densité de demandes : au total, 20 boîtes, d'une capacité de six vélos, ont été achetées, soit 120 stationnements. La demande doit être adressée à velobox@montreuil.fr.

Le collectif d'animation relaie une demande des habitants de tourner la box côté trottoir. Il pourrait éventuellement s'agir de créer une chicane. L'ouverture vers la rue semble en effet dangereuse.

Médy Séjai souligne que la configuration de la box correspond à celle d'une voiture garée. En tout état de cause, le bilan dressé au terme d'une période test permettra d'évaluer la pertinence des emplacements et de les modifier le cas échéant.

Un habitant se félicite de cette installation et juge plus pratique, si la rue est calme, et moins gênant pour les piétons, de sortir son vélo depuis la rue.

Olivier Stern ajoute que l'implantation reste relativement mesurée avec 20 box. En cas d'erreur avérée, il est par ailleurs aisé de les déplacer.

Le collectif d'animation n'en disconvient pas, mais souligne la dangerosité, notamment pour les enfants. Il s'enquiert par ailleurs du réaménagement du carrefour.

Médy Séjai suggère d'attendre les conclusions de l'étude du plan de circulation. S'il était décidé de mettre la rue de la solidarité en sens unique, l'élargissement de la chaussée deviendrait caduc.

La séance est levée à 21 h 49