

Cette séquence s'inscrivait dans le prolongement de la précédente à savoir analyser et approfondir les propositions du CSTA.

A ce sujet, je vous renvoie pour lecture au document très dense qui a été commenté et partagé sur les deux temps de travail (9 et 23 novembre).

Les points suivants ont été traités :

- **Apaisement des grands axes** : la question de la signalétique favorisant les mobilités actives a été présentée par Mme Wilmoté concernant les propositions n°9 à 18.

Les échanges ont été convergents sur le principe que chacun de nous pouvait avoir des mobilités différentes au cours de la journée et qu'il fallait harmoniser les différentes formes de mobilités. Dans cette optique, des exemples pratiques d'aménagement de l'espace public ont été exposés.

M. Bresse a complété l'intervention avec un focus sur l'avenue Jean Moulin, qui est départementale et qui génère une complexité de gestion. La question posée est comment réduire la vitesse avec un débat sur le choix des moyens pour y arriver : mettre des plateaux traversants, le feu rouge qui s'enclenche automatiquement au-delà de 30 km/h, synchroniser les feux, mettre des pictogrammes, installer des radars pédagogiques mobiles, favoriser le contrôle par la présence de la Police, etc. M. Drouot observe que la synchronisation des feux avenue Jean Moulin ne peut se faire dans les deux sens et serait plutôt pertinente dans le sens de la descente. A ce sujet un diagnostic en marchant est prévu le 26 novembre à 16h.

Pédagogie et actions de prévention sont retenus afin de penser les aménagements : **les comportements peuvent changer**. « Les contraintes ne sont pas vertueuses » dicit Madame Vidal.

Un conducteur de bus témoigne que dans le cadre de son métier, l'anticipation du risque permet de répondre aux exigences permanentes du partage de la route (appui à la proposition n°9).

Enfin, penser les articulations entre plan vélo et plan piéton avec une volonté de réduire les discontinuités entre les différents dispositifs concernant les formes de mobilités ont été avancés.

Dans la dynamique de la réunion, ont été exposés de manière approfondie tout ce qui concerne les questions de visibilité, sécurité et prévention des comportements pour articuler les usages des différents modes de mobilités (articulation usages piétons, vélo et automobile).

- **Équité et lisibilité du stationnement** : Cette rubrique a été développée par M. Desplanches
A la question que signifie un stationnement équitable, la réponse apportée est que chacun trouve une réponse adaptée à ses besoins :
 - Pour les voitures, il a été exposé la nécessité de poursuivre la signalétique et le marquage au sol (se référer au compte rendu du Comité CSTA du 31 octobre 2017)

approuvé par la ville suite au travail fait par l'Iter). Un intervenant cite L'INSEE qui évalue le nombre de places de stationnement sur Fontenay-aux-Roses à moins de 4000 pour plus de 10 000 véhicules, ce qui pourrait objectivement satisfaire les besoins, sauf que les comportements et la répartition des places ne sont pas en adéquation avec les besoins.

La dynamique suivie par le groupe de travail est de développer le stationnement des vélos et des véhicules deux roues moteurs afin qu'un équilibre satisfaisant soit atteint.

- **Pour les véhicules deux roues moteurs** poursuivre le recensement des lieux afin de les équiper en matériel et signalétique.

Une différenciation claire des emplacements vélos et deux roues moteurs avec du matériel adapté et une signalétique précise (utilisation de pictogrammes) a été fortement demandée lors des débats.

Enfin, la question des comportements quant à l'utilisation conforme de tous ces moyens est à l'ordre du jour : les actions pédagogiques et de prévention sont à renforcer.

- **Promouvoir un plan piéton sur la ville :**

M. Drouot, rapporteur du groupe a mis en évidence la nécessité pour la ville de se doter d'un plan piéton adapté à toutes les catégories d'âge concernées par le transport actif. La circulation des piétons ressort selon les travaux du groupe comme devant être soutenue en priorité comparée aux autres formes mobilités (pyramide hiérarchisant les mobilités). Un commentaire particulier sur la proposition 22 qui insiste sur l'intérêt d'utiliser des pictogrammes sur le temps de trajet et non la distance a été retenu.

La sécurité du piéton doit guider les préoccupations : prévoir des îlots centraux pour les traversées des grands axes routiers (se référer au document de travail pour les nombreuses propositions techniques).

Enfin, un groupe de travail coordonné par M. Drouot a pour mission d'établir un plan piéton.

- **Les alternatives à la voiture :**

L'objectif de cette rubrique est de faire réduire la place de la voiture dans la ville.

La strate pertinente pour traiter cette question est Vallée Sud-Grand Paris en complément de la Commune et en lien avec les autres collectivités (région, département).

Des moyens techniques nombreux existent comme alternative à l'utilisation systématique de la voiture (autopartage, covoiturage).

M. LAFON indique qu'une réflexion sur des espaces de covoiturage doit être conduite. Quelques exemples ont été cités :

- Mobiliser des places de stationnement de covoiturage près du RER et / ou du Panorama (T6) et les flécher.
- La ville de Fontenay-aux-Roses fait la démarche pour être reconnue ville opérateur Télécom afin d'équiper l'espace public de bornes wifi ; une opportunité à saisir pour développer des nouvelles expérimentations afin de moduler les différentes mobilités.

Ce qui émerge de l'ensemble de ce travail est la volonté pédagogique de mobiliser les citoyens pour travailler avec eux sur les solutions à construire : sensibiliser, convaincre, expliquer et évaluer afin de faire émerger des solutions participatives.