



Etude de circulation et de stationnement - Phase 2

Compte rendu de la réunion publique du lundi 17 octobre 2022

Intervenants :

- Monsieur Xavier HAQUIN, Maire d'Ermont, Conseiller Départemental du Val d'Oise
- Monsieur Benoît BLANCHARD, 1^{er} Adjoint au Maire, délégué à l'Attractivité du Territoire et au Cadre de Vie
- Madame Assetou APARICIO-TRAORÉ, Conseillère Municipale déléguée aux Transports et à la Circulation
- Madame Malika SMAILI, Directrice Générale des Services
- Monsieur Alain BLANC, Directeur du Bureau d'Etudes AXURBAN

La réunion publique débute à 19h00. Cinquante-trois personnes sont présentes.

Monsieur le Maire remercie le public de sa présence. Puis, il rappelle les objectifs de l'étude de circulation et de stationnement et sa finalité, qui est l'amélioration des déplacements automobiles des piétons, des cyclistes sur le territoire communal, pour lesquels le maillage est compliqué.

Il informe ensuite, qu'une concertation est prévue dans les prochains mois, pour la mise en route de l'essai des scénarios, pour une durée de six à douze mois. Ces derniers feront l'objet d'un vote en Conseil Municipal et seront proposés au budget de l'année prochaine. Il souligne qu'un point d'étape sur le fonctionnement des solutions retenues sera réalisé et que la Municipalité ne s'interdit pas de revenir en arrière et de changer de scénario, s'il s'avère que certaines solutions ne fonctionnent pas.

Il ajoute qu'il conviendra d'inciter le recours à la circulation douce (piétons, cyclistes...) et surtout d'éviter les itinéraires de transit par Ermont, utilisés par les automobilistes pour éviter l'autoroute.

Monsieur le Maire explique que la mise en sens unique de certaines rues sera une solution pour obtenir un maillage continu d'itinéraires cyclables sur la ville, et concilier circulation automobile, stationnement et circulation piétonne sécurisée.

Il conclut en évoquant le travail réalisé avec les villes voisines qui ont été conviées à l'étude afin de proposer des solutions en cohérence avec l'environnement immédiat de la commune, en soulignant la bonne coopération avec les villes d'Eaubonne et de Saint Prix.

Il passe la parole à **Monsieur Blanchard**, 1^{er} adjoint au Maire délégué à l'Attractivité du Territoire et au Cadre de Vie, qui entame la présentation de la deuxième phase de l'étude de circulation et de stationnement.

Monsieur Blanchard rappelle la première phase de cette étude qui consistait en l'élaboration du diagnostic, réalisé avec la participation des Ermontois, particulièrement dans le cadre de balades urbaines. Il revient ensuite sur les principaux éléments de contexte, à savoir :

- **Un territoire communal relativement contraint pour la circulation, car :**
 - Urbanisé en totalité
 - Bordé par l'A115 en limite Ouest
 - Segmenté par les voies ferrées
- **Une répartition entre les modes de déplacement pour le motif travail laissant apparaître :**
 - Une utilisation importante des transports collectifs (50%)
 - Une utilisation assez modérée de la voiture (40%)
 - Une part encore réduite du vélo (1,0%)
 - Une part insuffisante de déplacement piéton
- **Une motorisation des ménages relativement moyenne (1,04 voiture/ménage)**
 - Inférieure à celle du Département du Val d'Oise (1,18 voiture/ménage)
 - Supérieure à celle de la totalité de l'Île-de-France (0,93 voiture/ménage)

Puis, il expose la typologie du réseau viaire actuel sur la Ville :

- **Discontinuités du maillage induit par les voies ferrées et l'A115**
- **Absence de trottoirs sur certaines rues**
- **Voies privées jouant un rôle structurant**
- **Sens uniques sur les rues étroites sans logique globale de plan de circulation**
- **Frange Est enclavée (sens unique Bd Pasteur)**
- **Grande perméabilité au transit aux heures de pointe**, avec 45% des véhicules entrant dans ERMONT (dans le sens Nord-Sud)
- **Véhicules en transit** : vitesses élevées
- **Trafics importants pour des voies urbaines** :
 - 22 500 véhicules par jour sur le boulevard de Cernay côté A115
 - 14 000 à 18 000 véhicules par jour sur les pénétrantes : avenue du Président Georges Pompidou, rue du Stand, rue du Grand Gril, avenue de la 1^{ère} Armée Française et avenue du Maréchal Juin
 - 10 000 véhicules par jour sur des axes hypercentraux : rue du 18 Juin, rue Louis Savoie, rue de Stalingrad
- **Saturation progressive du réseau** avec peu (ou pas) de réserve de capacité aux carrefours avec un risque d'embolie généralisée à moyen terme

Il continue sa présentation en détaillant les objectifs du nouveau plan de circulation :

- **Maitriser / réduire les trafics en dissuadant les véhicules transitant sur la commune** :
L'idée est de créer un impact sur le choix des itinéraires des systèmes de navigation GPS pour éviter les shunts, notamment lorsque l'A115 est saturée. Les principaux axes victimes de ce contournement sont l'avenue du Président Georges Pompidou, la rue du Stand et la rue du Grand Grill. L'objectif est donc de rendre la traversée d'Ermont plus longue et plus difficile.

➤ **Fluidifier la circulation :**

En faisant le choix d'une gestion simplifiée des carrefours permettant de leur redonner une bonne réserve de capacité.

➤ **Récupérer de la surface de chaussée :**

Pour permettre des aménagements en faveur des circulations douces (pistes cyclables sécurisées et continues, trottoirs élargis, donc accessibles).

La solution permettant d'atteindre ces 3 objectifs est d'élaborer un plan de circulation avec une mise en sens unique de certaines voies. La Municipalité sera très vigilante quant aux rues qui seront concernées.

Il évoque ensuite la complexité des rues qui ne disposent pas de trottoirs suffisamment larges pour permettre l'accessibilité des piétons. Il déclare que dix voies communales ont un trottoir trop étroit ou sont sans trottoir. La solution pour remédier à cette difficulté peut passer par l'aménagement d'une zone de rencontre, comme par exemple la rue des Faillettes, ou bien la mise en sens unique de la voie avec la création d'un seul trottoir accessible et une zone de stationnement d'un seul côté, à l'image des rues Jean Jacques Rousseau ou Camille Clément. Un aménagement est proposé pour chaque rue concernée.

Il poursuit en abordant les voies privées. Il explique que certaines pourraient intégrer le réseau de voies communales selon les conditions suivantes :

- **Avoir une fonction de maillage du réseau de circulation** permettant de soulager le trafic sur d'autres voies, sans toutefois constituer un shunt susceptible de supporter des trafics importants ;
- **Être suffisamment large pour un aménagement « réglementaire »** (présence ou aménagement d'un cheminement piétons protégé notamment) ;
- **Recueillir l'accord unanime des propriétaires** concernés et définir avec eux l'aménagement le mieux adaptés (aménagement d'un trottoir, mise à sens unique, matérialisation du stationnement...);
- **Les voies privées retenues devront être cédées à l'euro symbolique ;**

Par la suite, la commune assurera l'entretien de la voie, la prise en charge des réseaux (assainissement, eau potable...), de l'éclairage public et du ramassage des ordures ménagères.

Douze voies privées répondent à ces conditions et ont été étudiées.

Monsieur Blanchard développe ensuite les différents scénarios étudiés sur l'ensemble de la commune. Il précise que l'ordre donné n'est pas l'ordre de priorité, et que la Municipalité décidera des aménagements dans le cadre d'un plan pluriannuel.

Il débute cette présentation par le centre – ville, et les quatre scénarios de bouclage à sens unique proposés. Celui préconisé, le troisième scénario, s'étend sur la rue de Stand et la rue de la Petite Bapaume. Il suggère la mise en sens unique de la rue de Stalingrad, la rue du 18 Juin, la rue du Stand entre la rue du Syndicat et la route de Saint Leu, la rue de la Petite Bapaume, l'Avenue de la Mairie, la rue de l'Eglise et l'avenue de l'Europe.

L'objectif de cette boucle est d'éviter le shunt de l'autoroute. De plus, cette proposition implique la requalification de l'espace public, avec des trottoirs accessibles, des pistes cyclables et des places de parking, permettant de combiner en toute sécurité la circulation automobile, la circulation piétonne, la circulation douce et le stationnement, comme la situation exposée pour la rue du 18 Juin.

Monsieur Blanchard informe que ce travail fut réalisé avec le commissariat afin que les véhicules de police puissent accéder facilement à tous les axes principaux.

Concernant le secteur Gros Noyer, la Ville de Saint Prix a été associée à l'étude au sujet de la rue Gambetta. Ainsi, une mise en sens unique de l'Est vers l'Ouest et la matérialisation du stationnement sont proposées. Pour la rue du Gros Noyer, l'opération d'aménagement du quartier prévue dans le cadre de l'Orientation d'Aménagement Programmée (OAP) est rappelée. Environ quatre cents logements seront construits et l'aménagement de la voie permettra de combiner une coulée verte et une piste cyclable, tandis que la rue Guynemer sera élargie.

Quant au boulevard Pasteur, après avoir rappelé la situation actuelle avec le tronçon en sens unique, entre la rue du Professeur Calmette et la rue Maréchal de Lattre de Tassigny, **Monsieur Blanchard** explique les trois scénarios proposés, dont deux permettront d'éviter une circulation trop importante aux heures de pointe, son report sur les petites rues avoisinantes, ainsi que le shunt de la rue du Général Leclerc. La proposition préconisée, consiste en la mise en double sens de toute la rue entre les deux gares, pour assurer une meilleure desserte des habitants du quartier, sans rendre l'itinéraire attractif pour les véhicules en transit, avec une vitesse limitée à 30 km/h sur l'ensemble du boulevard. Il y aura également l'installation de feux tricolores micro-régulés (feu vert récompense), avec une durée importante de vert piétons, au niveau des carrefours situés rue Laubeuf, rue des Pommiers et rue du Maréchal de Lattre de Tassigny, sans coordination entre ces trois croisements. Le principe des places de parking alternées (limitant la capacité de la voie) sera maintenu, tout en repositionnement et adaptant certaines files de stationnement, pour laisser une distance suffisante entre 2 écluses afin d'éviter l'engorgement du trafic.

Monsieur le Maire précise que cette rue est très empruntée par les cyclistes, et qu'une réflexion est menée pour insérer un cheminement cycliste sécurisé. Il ajoute que les rues du quartier ne doivent pas être des shunts des rues départementales ou de l'autoroute, voire l'itinéraire bis prescrit par l'application Waze, qui se met très vite à jour. Il ajoute que l'étude menée repose sur un travail avec des acteurs comme le Conseil Départemental et la Communauté d'Agglomération Val Parisien, qui seront consultés. Il poursuit en informant l'assistance, que la phase test estimée entre six à douze mois, pour essayer les aménagements temporaires, pourrait être compliquée les premiers temps. Mais, il faut avoir conscience que ces opérations seront menées pour obtenir un meilleur fonctionnement des différents modes de circulation simultanés. D'après le retour d'autres villes qui ont déjà pratiqué cette expérience, une fois que les nouvelles mesures sont mises en place, au bout de six mois, la population ne souhaite plus revenir en arrière. Enfin, il souhaite qu'un travail soit réalisé sur l'avenue du Président Georges Pompidou, la rue de Sannois (proche du lycée Van Gogh et de l'école Pasteur), le quartier Ermont-Eaubonne et le boulevard de Cernay, où la vitesse est excessive et les comportements sont irrespectueux. Il conclut cette intervention en informant qu'un travail est en cours sur la requalification de la gare Ermont-Eaubonne, avec la prévision d'un parc à vélo prévoyant plusieurs centaines de stationnements. Mais, il faudra bien évidemment, pouvoir y accéder.

Une habitante du quartier Gros Noyer interpelle **Monsieur le Maire** en lui disant qu'elle utilise son vélo pour aller à la gare Ermont-Eaubonne et qu'il manque une piste cyclable pour y accéder.

Monsieur le Maire lui indique que l'un des enjeux de l'étude est justement de pouvoir intégrer une piste cyclable sécurisée boulevard Pasteur, qui sera également utile pour les trottinettes.

Un administré demande s'il s'agira d'une piste cyclable à double sens.

Monsieur le Maire répond par l'affirmative.

Ce même administré souhaite savoir si le travail sur le quartier Ermont – Eaubonne inclut le secteur de la clinique Claude Bernard. Il affirme ensuite que l'utilisation des pistes cyclables, et notamment celle située boulevard de Cernay, est difficile car il n'y a pas de continuité.

Il pense qu'il faut repenser le maillage. Concernant les passages piétons, il estime que certains sont très dangereux, notamment celui proche de la clinique Claude Bernard.

Monsieur le Maire confirme l'importance d'une continuité des pistes cyclables et de revoir le maillage. Il assure que le quartier Ermont - Eaubonne inclut la clinique Claude Bernard.

Une Ermontoise demande s'il ne serait pas judicieux de passer l'ensemble du centre - ville à une vitesse de 30 km/h ainsi que les rues périphériques, et si des actions seront menées pour sécuriser le stationnement gare d'Ermont-Eaubonne, car le dépose - minute improvisée autour du rond-point est devenu habituel et dangereux.

Monsieur le Maire l'informe que le centre-ville est déjà limité à 30km/h et qu'il est effectivement envisagé d'étendre cette limitation sur l'ensemble de la ville. Mais le contrôle est difficile et la seule action efficace est la vidéo-verbalisation. Dans ce secteur, il faudra également garantir la sécurité des collégiens se rendant en trottinette au collège Jules ferry, surtout à l'angle des rues de la République et Maurice Berteaux.

Monsieur Blanchard ajoute que cette mesure pourra parfois nécessiter des aménagements coûteux et demandera une grande vigilance car la loi autorise les vélos à emprunter les voies limitées 30km/h à contre-sens, sauf interdiction par arrêté du maire.

Monsieur le Marie annonce que la Ville d'Ermont a demandé la création d'un vrai dépose minute à la gare d'Ermont - Eaubonne pour faciliter le stationnement. Le projet est en cours d'étude par la Communauté d'Agglomération Val Parisien et le Conseil Départemental. Il ajoute que dans l'étude globale, les recommandations de la Police Nationale et du SDIS seront intégrées. Celles du Syndicat Emeraude, qui gère la collecte des déchets ménagers, le seront également. D'ailleurs, une réflexion est menée sur la création de plateforme pour les containers dans les impasses, puisque les camions ne sont pas autorisés à effectuer des marches arrière. Enfin, il indique qu'un rendez-vous est prévu prochainement avec le Directeur des Routes du Conseil Départemental, pour évoquer tous les projets impactant les voiries départementales.

Une administrée interroge Monsieur le Maire au sujet du stationnement dans le quartier Gros Noyer, car le projet dont l'idée est de bien vivre ensemble par la mobilité douce, lui semble difficile à mener à bien avec la construction de quatre cents logements, sachant que chaque foyer dispose d'au moins un véhicule. Elle le questionne ensuite sur la création d'un parc à vélos.

Monsieur le Maire répond que l'étude de circulation a bien pris en compte le futur réaménagement du quartier Gros Noyer. Il précise que les accédants aux nouvelles constructions sont des profils privilégiant les modes de déplacement doux (vélo, transports en commun) à la voiture, et il confirme qu'un abri pour vélos est prévu au niveau de la gare du Gros Noyer, côté rue du Gros Noyer. Il rappelle qu'un abri existe déjà de l'autre côté de la gare, rue du Marechal Joffre, aménagé dans le cadre des travaux de requalification de la gare menés cette année.

Un Ermontois demande ensuite si la Ville travaille avec l'Etat pour que les autoroutes A15 et A115 récupèrent le flux de véhicules déviés après la réalisation des futurs aménagements, en évoquant l'impact sur la qualité de l'air à Ermont.

Monsieur le Maire confirme que la Ville travaille étroitement avec le Conseil Départemental et la Communauté d'Agglomération Val Parisien, sur tous ces sujets de circulation. L'Etat est également sollicité, mais les échanges sont difficiles, car ce dernier n'apporte pas de réponses.

Puis, **une Ermontoise** interroge **Monsieur le Maire** au sujet de la construction à la Gare de Cernay qui prévoit un seul parking par logement. Elle se demande ce qu'il en sera du surplus de véhicules qui se retrouvera sur le domaine public.

Monsieur le Maire lui dit qu'un travail est en cours pour limiter le stationnement et faire respecter ce quota. Il indique qu'il s'agira plutôt de petits logements de type T3 pour les plus grands, ce qui restreint le nombre de personnes par logement et limitera donc le nombre de véhicules. De plus, un parking sous-terrain et un autre en surface sont prévus au sein de la future résidence Obré pour faciliter le stationnement des résidents.

Monsieur Blanchard ajoute que beaucoup de nouveaux Ermontois viennent de la Petite Couronne et qu'ils ont plutôt recours au train qu'à la voiture.

Monsieur le Maire conclut sur ce sujet en faisant remarquer que les familles s'installeront plutôt dans le secteur pavillonnaire.

Monsieur le Maire est ensuite questionné sur les aménagements provisoires prévus à la fin de l'étude, notamment sur la matérialisation des pistes cyclables, (avec un seul marquage au sol ou une bordure), sur la possibilité de planter des arbres rue de Stalingrad et l'aménagement d'une piste cyclable rue du Général Decaen.

Monsieur le Maire répond que la question n'est pas encore tranchée sur les installations provisoires qui devront durer au moins six mois voire un an. Ils seront étudiés avec le bureau d'études et les services municipaux. Concernant la plantation d'arbres rue de Stalingrad, cela n'est pas exclu, mais l'importance des réseaux enterrés rendent la faisabilité compliquée. Quant à la rue du Général Decaen, la création d'une piste cyclable supprimerait du stationnement.

Monsieur Blanchard précise que la végétalisation du centre-ville est une volonté et sera étudiée dans le cadre des projets à venir. Mais, il sera nécessaire de faire attention à l'environnement et les contraintes techniques que l'on rencontrera.

Un administré demande si la SNCF est partenaire de l'étude, il évoque notamment la gare de Cernay aux abords de laquelle beaucoup de lycéens circulent dans tous les sens, sachant que les traversées sous le pont SNCF sont dangereuses et l'éclairage faible. Il souhaite savoir quelle est la solution pour remédier à ces difficultés.

Monsieur le Maire l'informe que la Municipalité a déjà demandé d'ouvrir l'accès à la gare depuis la rue du Général Decaen, lors des travaux d'aménagement réalisés récemment sur la gare. Mais la SNCF a refusé, évoquant des problèmes de sécurité. La sécurisation de la traversée sous le pont et l'amélioration de l'éclairage seront traités en coordination avec la SNCF.

Une riveraine de la Place Anita Conti, évoque les rodéos urbains et demande si les caméras de vidéosurveillance peuvent les repérer.

Monsieur le Maire la rassure en lui affirmant que ces faits délictueux ont été détectés et signalés à la Police Municipale et à la Police Nationale par le Centre de Supervision Urbain (CSU), qui gère la vidéosurveillance.

Puis, au sujet de l'avenue de Villiers, **Monsieur le Maire** est interpellé sur le problème de l'accès à cette voie, rendu difficile en raison du stationnement gênant.

Monsieur le Maire a bien conscience de cette problématique et explique qu'une étude est en cours sur le problème du stationnement pour garantir l'accès des riverains à leur résidence, mais aussi pour assurer la sécurisation de l'école Anatole France. Il rappelle ensuite le statut privé de cette rue, et déclare qu'elle pourrait faire partie du domaine public.

Un habitant de la Rue de la Commanderie, au bout de laquelle se situe un terrain de pétanque, se plaint du stationnement gênant qui empêche souvent la circulation des camions chargés de la collecte des déchets.

Monsieur le Maire missionnera les services municipaux sur cette problématique qui sera gérée en collaboration avec le Syndicat Emeraude.

Un administré demande si un aménagement spécifique est prévu rue des Bornes avec des trottoirs, surtout pour la circulation piétonne, notamment en vue de l'ouverture de l'établissement Les Senioriales, mais aussi pour toutes les personnes qui se rendent à la clinique Claude Bernard.

Monsieur le Maire lui assure qu'un trottoir accessible ainsi qu'une piste cyclable seront créés à l'issue de l'aménagement de l'Ilot Dautry. Mais, dans l'attente, le trottoir existant reste occupé.

Monsieur Blanchard reprend la présentation de la deuxième phase de l'étude, en abordant le plan vélo. Il indique que la ville doit répondre à des obligations, notamment celles de la Communauté d'Agglomération Val Parisis, qui a l'ambition de faire un réseau de pistes cyclables, et celles du Conseil Départemental, très mobilisé sur le sujet.

Il explique que l'usage du vélo est actuellement fortement contraint par :

- **Des aménagements cyclables nécessitant d'être sécurisés** (carrefours notamment)
- **Des discontinuités entre les itinéraires cyclables existants**, à la fois :
 - En interne à ERMONT
 - En liaison avec les communes voisines,
- **Des besoins de desserte restant à satisfaire** : gares, commerces, équipements publics (scolaires, sportifs, culturels, administratifs...)

Il rappelle que l'objectif est la constitution d'un « réseau armature cyclable » continu et sécurisé intégrant le Plan Vélo Communautaire sur deux axes se croisant au centre-ville :

- **Un itinéraire NORD-SUD** : rue Stalingrad – rue Louis Savoie
- **Un itinéraire EST-OUEST** : Chaussée Jules César - Rue du 18 Juin

Puis, il détaille les scénarios proposés en précisant que le travail a été réalisé en fonction des équipements de la ville et des pistes déjà existantes, afin d'obtenir un maillage cohérent, permettant notamment de raccorder les 4 gares de la commune. Certains axes prioritaires, identifiés par le Conseil Départemental et la Communauté d'Agglomération Val Parisis, ont également été pris en compte. A titre d'exemple, une réflexion est menée pour l'avenue du Président Georges Pompidou, sur laquelle une seule voie de circulation de chaque côté, permettrait d'intégrer une piste cyclable tout le long, dans les deux sens. La Ville travaille également avec la SNCF sur ce sujet, afin d'étudier la possibilité de transformer ses espaces libres en pistes cyclables, comme par exemple le long de la rue Jean Jaurès.

Concernant le centre-ville, la possibilité d'insérer des pistes cyclables sur les voies mises en sens unique sont aussi à l'étude, sachant que des voies comme les rues de la République et Maurice Berteaux sont très complexes, ainsi que la rue de Sannois et la chaussée Jules César. Mais, plusieurs pistes sont envisagées. Une alternative sera proposée pour les rues Général Decaen et Général Lhéruillier, permettant de rejoindre le lycée Van Gogh et l'école Pasteur.

Il est demandé ensuite si les aménagements vélos seront pérennes et sécurisés, et ce qu'il en sera de la rue du Syndicat, permettant l'accès au stade Renoir, et très emprunté par les jeunes.

Monsieur le Maire indique que cette rue sera prise en compte. Il faudra faire attention à la forte circulation des véhicules de secours sur cet axe et à l'accès au cimetière et à son parking. Il ajoute que les associations et les riverains seront concertés avant la réalisation des aménagements.

Monsieur Blanchard précise que le but de l'étude est d'avoir des pistes cyclables isolées de la rue et donc sécurisées. Il déclare ensuite que ces projets d'aménagement de voies vélos pourraient nécessiter des acquisitions foncières, une suppression de stationnement et une mise à sens unique de certains axes.

Un Ermontois souhaite savoir si une piste cyclable reliant la rue de la République à la chaussée Jules César par un passage sous la voie ferrée est envisageable.

Monsieur le Maire explique que la création d'un passage sous - terrain est très compliqué et la SNCF refuse un tel aménagement.

Monsieur le Maire est ensuite interrogé sur la réalisation d'une piste cyclable reliant le centre-ville à la rue du professeur Dastre et la rue du Général Leclerc.

Concernant la rue du Général Leclerc, **Monsieur le Maire** informe que la Ville travaille avec Eaubonne. Puis, il précise qu'il est très compliqué, en raison des contraintes techniques présentes sur ces axes, de créer des pistes cyclables. Malgré cela, des études sont effectuées pour sécuriser au maximum les cyclistes. Il ajoute que les tracés et les aménagements seront également définis en fonction du mouvement naturel des personnes.

Puis, **Monsieur JOBERT**, Conseiller Municipal de l'opposition, demande si la création d'une piste cyclable rue du 18 Juin avec une continuité vers Franconville et le Plessis-Bouchard sera réalisée.

Monsieur le Maire répond que pour l'instant elle s'arrêtera au rond - point avenue de l'Europe - Rue du Syndicat, et qu'elle pourra se poursuivre si les villes voisines sont d'accord.

Monsieur Blanchard indique que la Chaussée Jules César est une voie stratégique pour les vélos, inscrite dans le plan vélo de la Communauté d'Agglomération Val Parisis. Mais la difficulté est l'étroitesse de la rue et la circulation intense.

Il poursuit son intervention en présentant les conclusions de l'étude sur le stationnement.

Il souligne que l'offre est globalement suffisante, mais :

- **Des secteurs connaissant néanmoins des tensions, notamment :**
 - Autour des gares
 - La nuit (stationnement résidentiel)
- **Une lisibilité méritant d'être améliorée :**
 - Harmonisation de la réglementation : périmètres, durées, horaires...
 - Jalonnement des parkings
 - Matérialisation des places dans certaines rues
- **Des pratiques de stationnement illicite à proscrire :**
 - Protection des trottoirs (potelets, barrières, bordures hautes...)
 - Renforcement de la surveillance et verbalisation systématique
- **Une offre pouvant ponctuellement être diminuée avec certains aménagements** (bande / piste cyclable, élargissement de trottoir...).

Il détaille ensuite les différents scénarios proposés, en précisant qu'un travail reste à faire avec les habitants pour améliorer le temps de stationnement sur certaines rues.

Le premier scénario consiste en l'optimisation du plan de stationnement actuel, avec mise en cohérence du terrain avec les arrêtés municipaux et le plan diffusé sur le site internet de la Mairie. Il inclut aussi une adaptation à la marge des périmètres réglementés en fonction de l'évolution des pratiques. Cette proposition implique aussi de reprendre la surveillance pour faire respecter la réglementation sur les différentes zones à disque européen. Le deuxième scénario suggère la gestion du stationnement par horodateurs, mais cela nécessite un investissement financier et humain important qui ne sera pas forcément rentable.

La solution préconisée est le jalonnement des parkings, ce qui nécessite :

- ***La dénomination claire des parkings présentant des réserves de capacité***
- ***La précision de la réglementation spécifique de certains parkings (durée limitée)***
- ***Le jalonnement continu depuis les principales entrées de la Ville***
- ***L'affectation d'une couleur à chaque parking***
- ***Le renforcement de la communication et de l'information des usagers, au moyen de panneaux digitaux.***

Monsieur Blanchard évoque ensuite la problématique liée aux places de livraison. Il paraît évidemment qu'un travail doit être réalisé avec les commerçants pour améliorer le temps et l'occupation du domaine public par les camions de livraison. La plus grosse difficulté est liée aux camionnettes de livraison type « Amazon », qui stationnent de façon anarchique et dangereuse. Une solution serait de faire livrer les colis dans des espaces « Hub » et d'effectuer le dernier kilomètre par un mode de circulation doux, ce qui éviterait la rentrée des camions dans la ville. Mais, le retour d'expérience est encore faible sur cette solution.

Puis, **une Ermontoise** s'interroge sur la présence d'un panneau de stationnement à l'entrée de l'avenue de Villiers, qui n'est pas cohérent avec la réglementation en vigueur, car il semble qu'un horodateur est évoqué par ce panneau.

Après vérification, il s'avère qu'il s'agit bien d'un stationnement règlementé par disque, limité à une heure. La signalétique évoquée fait référence à la pose obligatoire du disque de stationnement et non à un horodateur payant.

Une autre Ermontoise remercie **Monsieur le Maire**, car depuis le renforcement des contrôles et la verbalisation par la Police Municipale rue Paul Eluard, la circulation et le stationnement des riverains se sont nettement améliorés.

Monsieur Blanchard informe que des dispositions seront prises pour que les agents de la Police Municipale ne relâchent pas leurs efforts sur les secteurs problématiques.

Un administré évoque ensuite les plots devant la place du marché et demande s'il est possible d'améliorer leur intégration dans l'environnement et leur visibilité.

Monsieur Blanchard missionnera les services municipaux sur ce sujet.

Il est ensuite questionné sur l'accès à la gare d'Erment - Halte et le problème du stationnement longue durée par les personnes qui vont à la gare. Il indique que des contrôles intensifs seront réalisés par les agents de la Police Municipale.

Une question est ensuite formulée sur l'offre de stationnement dans le secteur Erment-Eaubonne, car elle ne semble pas suffisante pour absorber les besoins du quartier, et sur les capacités du parking couvert.

Monsieur Blanchard précise qu'Ile de France Mobilité (IDFM) a informé la Ville d'un projet d'ajouter un deuxième étage au parking actuel, mais la société EIFFIA, gestionnaire du parking, estime que sa contenance est suffisante. Il ajoute que des discussions sont en cours au niveau de la clinique Claude Bernard, pour proposer du stationnement supplémentaire.

Puis, interrogé sur la fermeture du parking de l'Audience le soir, **Monsieur Blanchard** répond que, sauf erreur de sa part, ce lieu n'est plus fermé. Il demandera aux services municipaux de vérifier et de retirer les panneaux qui auraient été laissés.

En réponse à une question sur les dérogations données aux habitants pour stationner sans restriction dans leur rue, il précise que le domaine public appartient à tous, et qu'actuellement, des cartes dérogatoires sont accordées pour un seul véhicule par résidence, à condition qu'il ne puisse pas du tout être stationné à l'intérieur de la propriété privée.

Ensuite, **un administré** demande si une solution est envisagée pour enlever les véhicules du centre – ville.

Monsieur Blanchard informe que cette alternative n'est pas à l'ordre du jour. En effet, il n'est pas question de pénaliser les commerçants en supprimant les véhicules dans le centre-ville, qui est très apprécié des Ermontois. Par contre, un aménagement très différent de l'existant, alliant circulation automobile, circulation douce, circulation piétonne et stationnement est envisagé. De plus, la rue de Stalingrad serait mise en sens unique, dans le sens Nord-Sud, et le sens de circulation serait inversé dans la deuxième partie de la rue Kennedy. Mais, cet aménagement sera réalisé en fonction des retours des Ermontois qui seront sollicités sur ce projet et les autres. D'ailleurs, il est déjà possible d'adresser ses avis sur l'étude de circulation et de stationnement.

Madame Smaili confirme cette possibilité en envoyant un courriel à mairie@ville-ermont.fr ou en contactant directement le service concerné au 01 30 72 31 90. Elle ajoute qu'un compte-rendu sera prochainement envoyé à tous les participants qui auront communiqué leurs coordonnées.

Une autre question du public porte sur la sécurisation des écoles. **L'administré** demande ce qui a justifié les fermetures de rues et si un retour a été réalisé à la suite de cette mesure, sachant que pour l'école Jean Jaurès, cela génère un engorgement rue du Professeur Dastre.

Monsieur Blanchard répond que le procédé a été élaboré en concertation avec les parents d'élèves. Quelques ajustements se sont imposés comme dans la rue du Général de Gaulle et l'allongement du feu rue du Général Leclerc, mais dorénavant le dispositif est bien rodé et les parents d'élèves se sont adaptés. Seule l'école Alphonse Daudet reste à sécuriser. La pose de barrières a déjà été réalisée le long du boulevard de Cernay, mais il reste encore à finaliser une proposition d'aménagement devant l'école. Les parents d'élèves seront d'ailleurs prochainement rencontrés à ce sujet.

Monsieur Blanchard poursuit la présentation par la circulation piétonne. Il rappelle que le diagnostic avait mis en évidence :

- **Des trottoirs absents ou insuffisamment larges dans certaines rues** (voies résidentielles et/ou privées) ne permettent pas d'assurer la sécurité et le confort nécessaire pour les piétons.
- **Lorsque les trottoirs sont plus larges, un encombrement par des véhicules en stationnement**, ce qui rend inconfortables et dangereux les cheminements des piétons obligés alors d'utiliser la chaussée.
- **Peu d'équipements de confort pour les cheminements piétons.**

Un travail important a été réalisé avec « Génération Or », qui est une instance représentative des seniors, sur les solutions en termes d'aménagements de voirie sans gêner les riverains :

- Mise en place d'un programme pluriannuel de protection des trottoirs
- Définition d'un mobilier type adapté à l'environnement de chaque section de rue
- Intégration systématique dans les projets de requalification de rue
- Implantation de bancs publics sur les parcours piétons déjà identifiés (Parcourama) en concertation avec les riverains (interdistance à prévoir entre deux bancs 500 mètres maximum, 300 mètres idéalement)
- Mise en place d'un programme pluriannuel d'implantation, selon un budget à définir.

Puis, **une administrée** demande d'enlever le banc, trop souvent squatté, au niveau de la gare d'Ermont-Halte.

Monsieur Blanchard demandera aux agents du service voirie et la Police Municipale de traiter ce sujet.

Enfin, il achève la présentation de la deuxième phase de l'étude de circulation et de stationnement en abordant les trottinettes électriques. C'est un nouveau moyen de déplacement synonyme de simplicité, de liberté et d'écologie, particulièrement utilisé par les jeunes (pas besoin de permis, moins fatigant que le vélo classique, moins cher que le vélo électrique...). Mais de nouvelles problématiques urbaines inquiètent :

- **Gêne pour les automobilistes et les piétons** quand elles sont utilisées sur les trottoirs
- **Vitesse maximale 25 km/h sur chaussée et 6 km/h sur le trottoir** : la réglementation nationale reste encore timide sur le sujet.

Sur ce dernier point, **Madame Smaili** précise qu'un arrêté municipal interdisant l'utilisation des trottinettes sur tous les trottoirs de la ville a été pris récemment.

Monsieur Blanchard reprend la parole en remerciant les Ermontois présents, ainsi que Monsieur Blanc, Directeur du bureau d'études Axurban, pour le travail accompli.

La réunion publique se termine à 21h00.