



Châtillon, le 20 octobre 2025

**PROCÈS-VERBAL  
DU CONSEIL DE QUARTIER LE STADE - JOLIOT-CURIE  
Mercredi 15 octobre 2025 à 19h30**

**L'AN DEUX MILLE VINGT-CINQ LE QUINZE OCTOBRE À DIX-NEUF HEURES TRENTE MINUTES,** les membres composant le conseil de quartier le Stade - Joliot-Curie de la commune de Châtillon (92320) se sont réunis au nombre de douze, en présence du public et sous la présidence de **Martine GOURIET**, Adjointe, désignée par Madame la Maire et Mme MORANGE-MAJOUX Françoise, co-présidente élue par ses pairs, à la suite de la convocation qui leur a été adressée, **le 3 octobre 2025**.

**Présents et présentes :**

Mme GOURIET Martine, Adjointe à la Maire de la commune de Châtillon (92320)  
Mme MORANGE-MAJOUX Françoise, co-présidente, M. BOURLON Michel, Mme CASTAING-DEBAT Clothilde, Mme CHAMBONNET Geneviève, Mme FAVEREAU Amélie, Mme JASTIER Sylvie, M. MICHEL Alain, M. MOULIN Jean-Marc, Mme MOUSSAOUI Louisa, M. NADITCH Bruno, Mme PEREZ CERUELO Ana Isabel.

Lesquels formant la moitié des membres plus un, peuvent délibérer valablement en exécution de l'article 5.5 du règlement intérieur des conseils de quartier de la commune de Châtillon (92320).

**Ainsi que :**

M. MOUTON Christophe, Adjoint aux quartiers à la Maire de la commune de Châtillon (92320)  
M. PFEIFFER'OVA Julien, Directeur de cabinet de Mme la Maire  
M. HANAFI Akram, Directeur du service des relations avec la population, de la démocratie locale et de la vie associative.

**Invités :**

Représentant de la RATP,  
Directeur des services techniques de la ville  
Représentants de la Police municipale.

**Absents excusés :** M. GLAPIAK Erwan, M. GUTMANN-FAURE Ulysse, Mme SLOMSKA Cécile

**Absents :** M. MERIALDO François

L'ordre du jour pour cette séance est le suivant :

1. Accueil des conseillers et du public
2. Approbation du procès-verbal de la séance du 18 juin 2025
3. Intervention des représentants de la RATP sur la circulation des bus (horaires, mobilier des abribus, itinéraires, nombre d'arrêts, signalétique, etc.)
4. Aménagement de l'avenue Marcellin Berthelot : Point sur la réfection de l'avenue avec le diagnostic sur les différents aspects tels que le stationnement et la piste cyclable, les travaux envisagés, l'impact sur les rues voisines et le quartier : intervention du Directeur des Services Techniques
5. Terrain Ehrmann : retour sur l'étude des sols
6. Temps d'échanges avec les conseillers
7. Temps d'échanges avec le public
8. Bilan des activités 2024 du conseil de quartier
9. Date du prochain conseil de quartier et information sur les modalités de cette dernière séance du mandat.

## **1- Accueil des conseillers et du public**

Mme GOURIET ouvre la réunion en souhaitant la bienvenue aux participants, aux conseillers de quartier et au public.

Elle rappelle les règles de fonctionnement des séances afin de prévoir leur bon déroulement :

- Respecter la durée de la réunion qui doit se tenir sur deux heures.
- Se respecter les uns les autres,
- S'exprimer en toute sincérité, en recherchant l'intérêt général
- Participer activement aux sujets et aux séances.
- La parole sera d'abord donnée aux conseillers de quartier puis ce sera au public de s'exprimer.

Mme GOURIET informe qu'elle doit modifier l'ordre des sujets pour tenir compte de la disponibilité des intervenants invités et donne la parole en premier au représentant de la RATP.

## **2- Intervention des représentants de la RATP sur la circulation des bus (horaires, mobilier des abribus, itinéraires, nombre d'arrêts, signalétique, etc.**

Mme GOURIET remercie M. SEIGNEURIN d'avoir accepté de venir échanger avec les conseillers de quartier et le public.

M. SEIGNEURIN prend la parole et se présente. Il s'agit du troisième conseil de quartier auquel il a été invité.

Il est le responsable d'exploitation et du développement des offres pour le centre bus Seine Rive Gauche, qui regroupe les sites de Malakoff et de Fontenay-aux-Roses (exploitant notamment les lignes traversant Châtillon) et il explique le rôle respectif des différents acteurs du transport francilien.

Il précise que l'organisme Île-de-France Mobilités (IDFM) décide des titres de transport, de la création des lignes, et de la fixation des tarifs.

En tant qu'autorité organisatrice des transports, IDFM détermine également le parcours des lignes, le volume d'offre (c'est-à-dire le nombre de bus circulant sur chaque créneau horaire, notamment aux heures de pointe du matin et du soir), ainsi que le calendrier des services.

La RATP, pour sa part, n'est que prestataire : elle met en œuvre les services décidés par Île-de-France Mobilités.

Il souligne enfin qu'Île-de-France Mobilités achète les bus et pilote aujourd'hui l'ensemble du système de transport régional.

Il indique qu'un changement important interviendra prochainement, comme cela a déjà été mentionné dans la presse.

En 2009, l'Union européenne a adopté une directive précisant que les réseaux de transport publics pouvaient soit rester limités à leur périmètre actuel (par exemple, uniquement en Île-de-France), soit être ouverts à d'autres territoires, voire à l'international.

Dans ce second cas, une ouverture à la concurrence devient obligatoire. Ainsi, à l'horizon 2025-2026, le réseau historique de la RATP a dû être ouvert à la concurrence, conformément à cette réglementation européenne.

Ainsi, la « RATP », telle qu'on la connaît aujourd'hui pour l'exploitation du réseau de bus, est appelée à évoluer profondément. Dans un premier temps, l'établissement public à caractère industriel et commercial ne sera plus directement en charge de l'exploitation des bus. L'ensemble du réseau a été divisé en plusieurs lots et mis en concurrence, conformément au calendrier fixé par la réglementation européenne.

Ce processus est entièrement piloté par l'autorité organisatrice, à savoir Île-de-France Mobilités, qui supervise à la fois l'ouverture à la concurrence et l'attribution des marchés d'exploitation.

Concrètement, cela aura des conséquences directes pour le centre bus de Seine Rive Gauche, qui sera scindé en deux entités distinctes.

Le site de Fontenay-aux-Roses deviendra autonome, son lot ayant été remporté par la société milanaise de transport ATM (Azienda Trasporti Milanesi).

Cette entreprise italienne prendra en charge l'exploitation du centre bus de Fontenay-aux-Roses ainsi que treize des quinze lignes actuellement gérées sur ce site.

Les deux autres lignes, la 162 et la 294, seront intégrées à d'autres lots.

La prise d'exploitation par ATM est prévue pour le 1er mars 2026.

M. SEIGNEURIN tient à rassurer les usagers : rien ne changera dans leur quotidien. C'est d'ailleurs la première question lorsqu'on évoque l'ouverture à la concurrence. Les offres de transport actuellement en place seront maintenues au même niveau pendant une période de 12 mois à compter de la reprise d'exploitation. Par la suite, s'appliquera le cadre de la délégation de service public (DSP) : la société ATM a remporté son lot en s'engageant sur un niveau d'offre conforme aux exigences d'Île-de-France Mobilités. Ainsi, le même niveau de service sera garanti pour les voyageurs.

Il poursuit son propos en précisant que les lignes dépendant du centre bus de Malakoff, et notamment celles qui desservent Châtillon, seront également concernées par cette réorganisation. En particulier, la ligne 323 sera intégrée au lot 47, rattaché au centre bus d'Ivry, et sera exploitée sous la délégation de la société de transport KEOLIS. À titre d'information, KEOLIS fait partie du groupe SNCF.

M. SEIGNEURIN rappelle qu'il faut retenir avant tout que le niveau d'offre restera identique.

Toute évolution de l'offre dépend avant tout de la demande réelle des usagers. Une étude marketing permet d'évaluer les besoins et de déterminer, de manière objective, le nombre de bus nécessaires ainsi que leur fréquence de passage, des paramètres qui peuvent fluctuer dans le temps.

Il souligne que l'arrivée prochaine de la ligne 15 du métro, même si elle n'est pas immédiate, sera un élément majeur d'ajustement de l'offre de bus. En effet, le transport public constitue l'un des postes budgétaires les plus importants d'une région, en termes de financement et d'investissement.

C'est pourquoi Île-de-France Mobilités suit ces sujets de très près.

Lorsqu'une étude est commandée, elle est réalisée par un bureau d'études mandaté par le transporteur, qui propose plusieurs scénarios. Ces différents scenarii sont ensuite présentés par Île-de-France Mobilités aux collectivités territoriales, qui en débattent avant que l'autorité organisatrice ne fasse son choix final. Une fois la décision prise, le transporteur applique les orientations retenues.

Concernant les points d'arrêt, il indique que la signalétique va évoluer, notamment au niveau de la conception « design ». Les potelets, auparavant aux couleurs de la RATP, seront désormais habillés aux couleurs d'Île-de-France Mobilités. En revanche, les abribus ne seront pas modifiés, car ils appartiennent aux gestionnaires de voirie et non à la RATP. Pour ce qui est des bornes d'information voyageurs, une période de transition est prévue, car tout le système va être repris par Île-de-France Mobilités. De nouvelles bornes seront donc installées à terme.

En conclusion, ces changements relèvent surtout d'aspects économiques et visuels ; il n'y aura pas de modification majeure de l'offre de transport. Il souligne d'ailleurs que, compte tenu de la densité de population, le réseau reste très bien maillé sur Châtillon et les communes avoisinantes.

Il propose ensuite de répondre aux questions.

- Un conseiller de quartier exprime une inquiétude : il rappelle qu'il existe actuellement différents types de Pass Navigo (hebdomadaires, mensuels ou annuels) qui permettent d'emprunter l'ensemble des lignes de bus, de métro et de train. Il souhaite savoir si, avec la présence de plusieurs prestataires à l'avenir, cette offre restera valable pour tous les usagers ou s'il faudra prévoir un Pass spécifique pour chaque opérateur.
  - M. SEIGNEURIN indique avoir commencé son propos en précisant que les titres de transport sont exclusivement décidés par Île-de-France Mobilités. Les transporteurs n'ont, et n'ont jamais eu, la main sur la création ou la gestion de ces titres. Il souligne qu'il existe de nombreuses idées reçues à ce sujet, mais qu'en réalité, seule l'autorité organisatrice définit l'organisation, la création et la tarification des titres de transport. Les transporteurs, eux, se contentent d'appliquer le système mis en place. Il ajoute qu'une nouveauté sera prochainement mise en place à l'initiative de la société ATM sur Fontenay-aux-Roses, pour les lignes exploitées dans ce secteur : il s'agira d'un système de paiement à la carte bancaire, déjà déployé dans plusieurs communes françaises et à l'étranger, notamment en Italie. Ce dispositif permettra aux usagers de régler leur titre de transport à l'unité, directement avec une carte bancaire, un smartphone ou une montre connectée.

En conclusion, il rappelle que la fixation des tarifs et la définition des titres de transport relèvent exclusivement de l'autorité organisatrice, et qu'ils resteront identiques quel que soit le transporteur.

- Mme GOURIET relaie quelques questions qui avaient été soulevées lors des conseils de quartier précédents.

Le premier point concerne la vitesse excessive des bus dans le quartier, en particulier le long de l'avenue Clément Perrière, ce qui pose un réel problème pour les riverains.

Le second sujet, bien qu'il ait été résolu récemment, concerne la fusion des lignes 188 et 388.

- M. SEIGNEURIN explique que la fusion des lignes 188 et 388 a donné naissance à la ligne 288. Ce schéma avait été présenté aux collectivités, certaines d'entre elles ayant même communiqué sur la création de cette ligne. Pour l'instant, le projet est mis de côté et reste en suspens par Île-de-France Mobilités, sans temporalité précise.

En revanche, d'autres projets avancent : une nouvelle ligne, la 397, devrait voir le jour cette année, et la ligne 391 sera prolongée jusqu'à l'Institut Gustave Roussy. Cela permettra de faciliter l'accès des usagers aux lignes 15 et 14 du métro.

- Concernant la vitesse des bus, il précise que c'est un sujet qu'il connaît depuis 1997. Il explique que la perception de la vitesse varie selon le véhicule : par exemple, dans une rue à sens unique, un bus de 2,55 mètres de large, 4,10 mètres de haut et 12 mètres de long pour 19 tonnes, roulant à 30 km/h, donnera une sensation très différente de celle d'une voiture roulant à la même vitesse.

Il reconnaît que certains chauffeurs ne respectent pas toujours la vitesse, mais il n'est pas possible, d'un point de vue managérial, de placer un contrôleur derrière chaque bus. Les chauffeurs doivent appliquer le code de la route. Il précise qu'il a récemment tenu un entretien préalable à sanction pour un non-respect du code de la route : le chauffeur concerné a écopé de trois jours de retenue sur salaire. En revanche, pour des infractions graves comme l'alcool ou les stupéfiants, la sanction est le licenciement immédiat. La RATP est très stricte sur ces points, et même s'il existe des contrôles de vitesse, il est important de signaler tout comportement à risque. Les policiers municipaux sont invités à verbaliser tout conducteur utilisant un téléphone portable au volant d'un bus, car la RATP engage sa responsabilité en cas d'incident.

Un travail régulier est effectué sur la vitesse des bus, avec beaucoup de communication auprès des conducteurs. La RATP prend également en compte l'impact des modifications de voirie. Les conducteurs sont rappelés à leurs obligations : titulaires d'un permis professionnel et investis d'une mission de service public, ils sont pleinement responsables en cas d'accident, avec des sanctions judiciaires doublées.

Des contrôles annuels d'alcoolémie et de stupéfiants sont réalisés pour chacun des 1 500 conducteurs, que ce soit sur la ligne, aux terminus ou lors de la prise de service le matin. La sécurité est donc un engagement prioritaire de la RATP.

Si la police municipale peut effectuer des contrôles de vitesse, c'est bénéfique. Il cite l'exemple d'un conducteur flashé sur un radar fixe : il a reçu deux jours de retenue sur salaire, soit environ 250 € sur un salaire débutant de 1 800 € incluant les primes. Il souligne néanmoins qu'aucun transporteur ne peut garantir le respect systématique des vitesses par tous les conducteurs.

- Une conseillère de quartier demande ce qui va se passer au bout des douze mois après le maintien de service. Est-ce qu'il risque d'y avoir des dégradations sur le niveau de service ? Et est-ce qu'il est envisagé de passer tout le parc de bus en motorisation électrique ?

- M. SEIGNEURIN indique que l'offre sera maintenue en l'état pendant 12 mois et que le même niveau de service sera conservé. L'évolution de l'offre dépendra de la demande, qui pourra varier avec, par exemple, l'arrivée de la ligne 15, l'implantation de nouvelles entreprises, la construction d'écoles ou de logements. Ce type d'ajustement a toujours existé et perdurera.  
Il rappelle que la mise en concurrence représente un bouleversement, soulignant que le transporteur actuel est le même depuis 1949. La présidente de la Région Île-de-France Valérie PÉCRESSE a réalisé cette mise en concurrence, et en cas de dysfonctionnement, les retours seraient immédiats et significatifs, d'où l'importance que le système fonctionne correctement.  
Concernant la durée des délégations de service public (DSP) pour le centre bus de Fontenay-aux-Roses, elle est fixée à 5 ans, avec une possible prolongation d'un an par avenant. La mise en concurrence du réseau de tramway est prévue en 2029, et celle du réseau ferré ( métro et RER) en 2039.
  - M. PFEIFFER' OVA précise que l'ensemble du personnel volontaire est repris par la nouvelle société italienne.
  - M. SEIGNEURIN confirme que l'ensemble du personnel souhaitant rester sera repris. Concernant les cadres de direction du site de Fontenay-aux-Roses, environ 50 % d'entre eux ont exprimé leur souhait de poursuivre leur activité avec le nouveau transporteur. La direction du nouvel opérateur, ATM, n'est pas composée d'Italiens. Elle est issue de l'ancienne direction de Transdev Île-de-France. Jean-Arnaud PUIG, ancien directeur général de Transdev Île-de-France, occupe désormais le poste de directeur général d'ATM France. Il s'agit donc d'un professionnel expérimenté, parfaitement connaisseur du secteur. La filiale sera dirigée par Alexandre VIALA, qui a notamment encadré le réseau de Melun ainsi que les réseaux de transport de l'aéroport de Paris. L'équipe de direction est donc composée de professionnels aguerris, disposant d'une solide expérience dans le domaine des transports.
  - Concernant les bus électriques : M. SEIGNEURIN rappelle que le site de Fontenay-aux-Roses fonctionne au gaz naturel. Il précise que les centres parisiens ont été convertis à l'électrique à la suite d'une décision prise il y a maintenant quelques années, impliquant d'importants investissements. En effet, les lignes de banlieue parcourent en moyenne davantage de kilomètres que les lignes parisiennes, ce qui rend l'usage de l'électrique plus complexe en raison des besoins fréquents en recharge. Ces décisions ont ainsi été prises à une époque où les capacités réelles des bus électriques n'étaient pas encore pleinement connues ni maîtrisées. Les bus au GNV (Gaz Naturel pour Véhicules) offrent aujourd'hui une excellente performance. Leur déploiement s'effectue progressivement, les livraisons étant étalées dans le temps en raison d'une commande importante de 1 500 véhicules. Ainsi, le centre de Fontenay-aux-Roses continuera d'accueillir prochainement des bus au gaz naturel, moins bruyants et parfaitement adaptés aux besoins du réseau.
- Un conseiller de quartier demande si les Italiens arrivent avec leurs propres bus, y aura-t-il une identité visuelle différente ?
- M. SEIGNEURIN précise que l'identité visuelle des bus et des locaux relève désormais d'Île-de-France Mobilités (IDFM). En effet, Île-de-France Mobilités est propriétaire de l'ensemble des locaux et des véhicules, qui arborent désormais la couleur bleue caractéristique du réseau IDFM. Il ajoute qu'il n'est pas encore certain que le délégataire, en l'occurrence ATM, puisse apposer son nom sur les bus, même de manière discrète. Quoi qu'il en soit, c'est bien Île-de-France Mobilités qui assume la direction et la cohérence de l'identité visuelle du réseau. Cette organisation correspond à la pratique observée dans la plupart des agglomérations françaises : lors d'un changement de transporteur, l'autorité organisatrice restructure le réseau et centralise la communication visuelle autour de sa propre marque.

- Un conseiller de quartier interroge sur les itinéraires du bus 194. Il indique que la rue Gabriel-Péri, récemment réaménagée, est désormais empruntée par le bus uniquement dans le sens montant, mais pas entièrement dans le sens descendant. Ainsi, dans le sens descendant, le bus doit quitter l'avenue de Paris, effectuer un large détour sur la droite, passer devant l'entrée du marché, puis tourner à gauche pour marquer l'arrêt à la Maison des Séniors. Le conseiller souhaite donc savoir pourquoi le trajet descendant du bus 194 ne peut pas suivre le même itinéraire que le trajet montant.
  - M. PALAIN, directeur des services techniques de la ville prend la parole. Il explique que plusieurs solutions ont été étudiées concernant la rue Gabriel-Péri. Dans le cadre du projet, l'objectif était de redonner de l'espace aux piétons, ce qui impliquait nécessairement de réduire la place accordée à d'autres modes de transport. Parmi les hypothèses envisagées, figurait l'installation de feux réservés aux bus, permettant de rendre la partie centrale en sens unique exclusivement dédiée à leur circulation, avec des feux implantés en amont et en aval du tronçon. Cependant, après concertation avec la RATP et Île-de-France Mobilités (IDFM), il est apparu que cette configuration poserait d'importants problèmes de fluidité du trafic. Un arbitrage a donc été rendu, prenant en compte la volonté municipale de maintenir l'arrêt "Maison des Séniors", jugé essentiel pour les usagers du quartier. Cette solution permet ainsi de préserver une desserte adaptée tout en répondant aux besoins de mobilité des habitants.
  - Le conseiller de quartier trouve cette zone dangereuse avec beaucoup de piétons qui traversent pour aller et venir au marché.
  - M. PFEIFFER'OVA rappelle que tout aménagement urbain implique des choix. Il est possible d'aménager deux voies de circulation, du stationnement ou encore des espaces végétalisés, mais pas l'ensemble de ces éléments simultanément : il faut donc établir des priorités. Dans le cas présent, le choix retenu résulte d'un compromis, d'autant qu'à l'origine, il avait même été envisagé de piétonniser complètement la rue, sans aucun passage de bus.
  - Mme GOURIET intervient car ce n'est pas le lieu pour débattre de l'aménagement de la rue Gabriel Péri qui n'appartient pas au quartier du Stade – Joliot-Curie. Elle demande s'il y a des questions concernant le quartier.
- Un conseiller de quartier souhaite poser une question sur la ligne 191. Comme à l'avenir, tout sera en fonction de l'offre, il tient à signaler que la ligne 191 a été délaissée par un grand nombre d'habitants y compris de son immeuble parce qu'il y a trop d'irrégularités dans les passages. Il donne l'exemple de son épouse qui travaille à Clamart et qui est obligée d'attendre 55 minutes voire 1 heure, le passage d'un bus. De plus, la signalétique indiquant que tel bus arrivera dans tant de minutes est en panne dans plusieurs arrêts ce qui est problématique.
  - M. SEIGNEURIN Il explique le contrat liant la RATP à Île-de-France Mobilités (IDFM) concernant la régularité et la ponctualité des lignes. La régularité correspond au respect de l'intervalle prévu entre chaque bus. Il ne s'agit donc pas d'avance ou de retard, mais bien du maintien de la fréquence annoncée : par exemple, si un bus est prévu toutes les cinq minutes, cet intervalle doit être respecté. La ponctualité, quant à elle, concerne les lignes dont l'intervalle entre deux bus est supérieur à quinze minutes ; elle repose sur le respect des horaires de passage aux arrêts. Ces deux critères font partie du contrat d'exploitation conclu avec Île-de-France Mobilités, et la RATP peut être malussée ou bonussée selon les résultats obtenus. La ligne 191 subit actuellement un malus important sur ces indicateurs, ce qui représente un coût significatif. M. SEIGNEURIN indique ne pas être satisfait de la situation, tout en précisant qu'il n'en est pas directement responsable. Il souligne que les perturbations sont principalement dues aux travaux menés par la commune de Clamart, qui entraînent depuis plus d'un an trois déviations successives sur la ligne 191. Il souligne que les déviations et les travaux prévus sont fréquemment décalés d'une à deux semaines et que leur communication à la RATP est souvent difficile. En tant que transporteur, la RATP doit donc constamment s'adapter à ces changements de dernière minute. Il reconnaît que certains conducteurs rouent

trop vite ou ne respectent pas toujours les horaires de passage, mais précise que ces écarts peuvent être identifiés grâce à des outils de suivi, effectivement utilisés. Île-de-France Mobilités (IDFM) est informée qu'il existe une perte de voyageurs sur la ligne 191, conséquence directe des perturbations liées aux travaux et déviations. Enfin, il ajoute que lorsque la RATP n'est prévenue que la veille pour le lendemain d'une modification de circulation, l'organisation du service devient particulièrement complexe.

- Le conseiller de quartier signale que, selon les périodes de la journée, la fréquence de passage des bus varie fortement. Il constate que certaines plages horaires ne voient quasiment aucun bus circuler, tandis qu'à d'autres moments, un rythme d'un bus toutes les quinze minutes est jugé acceptable. Il déplore que des créneaux d'une heure sans bus puissent survenir et précise que cette situation ne peut pas être imputée aux travaux, ceux-ci impactant de la même manière les périodes à 15 minutes d'intervalle que celles où l'attente atteint une heure.
- M. SEIGNEURIN explique qu'une offre de transport a un cycle complet : elle commence, se termine et se poursuit tout au long de la journée. Une offre de transport, c'est une organisation : il faut sortir les bus le matin et les faire rentrer le soir. Lorsqu'une déviation provoque des retards sur une ligne de bus avec une périodicité de 15 minutes, la RATP fera toujours le choix de préserver les heures de pointe, au détriment des heures creuses. Cela signifie que ces dernières seront dégradées, car à un moment, il faut rétablir la régularité du service : on coupe alors la course d'un conducteur en retard. C'est pour cette raison que certains usagers se retrouvent impactés à des moments précis de la journée. Il souligne que, de base, l'offre de la ligne 191 est très bien conçue. Cependant, cette ligne est continuellement perturbée. Le niveau d'impact est comparable à celui de la ligne 20, qui traverse Paris et subit presque chaque jour des déviations à cause des manifestations et des travaux. Constater un tel niveau de perturbation sur une ligne de banlieue est significatif avec un risque que la RATP perde de la clientèle. Or, l'attractivité du bus constitue le cœur de métier de l'entreprise, mais celle-ci ne dispose d'aucune maîtrise sur les décisions concernant les travaux.
- Une conseillère de quartier souhaite poser une question concernant la jonction de la ligne 323. Cependant, avant de s'exprimer, elle précise qu'en réfléchissant à l'arrivée du Grand Paris et de la future ligne 15, elle s'interroge désormais sur l'avenir du bus 323 : la ligne sera-t-elle maintenue ou supprimée, puisqu'elle suit en partie le même tracé que la future ligne 15 ?
  - M. SEIGNEURIN indique que le bus 323 fait l'objet d'un travail de réflexion depuis trois à quatre ans avec Île-de-France Mobilités. Actuellement, cette ligne fonctionne en deux tronçons distincts. L'intervenant précise, à titre personnel (sans engager la position de l'autorité organisatrice), qu'un rétablissement en un seul tronçon serait une erreur. En effet, les lignes traversantes sont particulièrement complexes à gérer en temps réel, notamment face aux aléas de circulation. Sur la partie Ouest de la ligne, la qualité de service se dégrade rapidement. Le bus 323 part d'Ivry-Gambetta et ce tronçon ouest connaît le plus fort trafic et les plus fortes perturbations. Il souligne la similitude avec la ligne 162, désormais limitée à Clamart et dont le terminus se situe à Villejuif. Une véritable réflexion est en cours autour de la ligne 323, en concertation avec les collectivités concernées, notamment Montrouge et Châtillon. En tant qu'exploitant, il se déclare fermement opposé à la remise en un seul tronçon du 323. À compter du 1er mars, cette ligne sera exploitée par KEOLIS et rattachée au centre bus d'Ivry.
- Une personne revient sur la question du bus 194 et de sa fréquence de passage. Elle indique avoir constaté, entre 7h00 et 7h30 le matin, le passage de plusieurs bus 194 à la suite. Elle remarque également que des usagers attendent parfois longtemps avant de pouvoir monter. Étant donné qu'il a été évoqué la possibilité de mesurer la fréquence et d'identifier d'éventuels dysfonctionnements, elle souhaite savoir s'il existe des problèmes particuliers le matin, d'autant que les voyageurs empruntant cette ligne à cette heure partent généralement travailler loin de leur domicile.

- M. SEIGNEURIN indique qu'il n'existe pas de problème particulier sur la ligne 194. Le seul point de tension en matière de circulation se situe au niveau du métro Châtillon-Montrouge. Il rappelle qu'il faut distinguer deux notions dans la gestion des transports : le temps différé et le temps réel. Or, la régulation en temps réel n'est pas toujours effectuée de manière optimale, comme elle devrait l'être. Cette situation devrait s'améliorer avec l'arrivée d'ATM, puisque la régulation des 350 lignes du réseau Île-de-France est actuellement centralisée à Romainville. D'ici deux ans, un poste local de commandement sera mis en place par ATM : il permettra de piloter directement les lignes depuis le centre bus de Fontenay-aux-Roses, renforçant ainsi la maîtrise locale de l'exploitation.

Mme GOURIET remercie M. SEIGNEURIN pour tous les éclaircissements.

Elle suppose qu'il y aurait encore des questions mais comme l'ordre du jour est conséquent, elle poursuit avec le sujet suivant.

Elle indique qu'elle sera attentive aux changements annoncés. Elle ne manquera pas de lui en parler le cas échéant.

M. HANAFI indique qu'il est en lien régulier avec les interlocuteurs de la RATP

Mme GOURIET rappelle qu'un vœu a été voté en Conseil municipal concernant le projet de fusion des lignes 188 et 388. Ce vœu exprime clairement le refus de cette fusion, position partagée par plusieurs autres collectivités. La municipalité se félicite que le projet ait, pour le moment, été mis en suspens.

### **3- Temps d'échanges avec la Police municipale :**

Mme GOURIET donne la parole aux représentants de la police municipale.

Le responsable par intérim de la police municipale de Châtillon et responsable des équipes du soir se présentent. Il indique avoir participé à plusieurs conseils de quartier sur le secteur du stade. Il invite ensuite l'assemblée à formuler ses questions, afin de pouvoir y apporter une réponse globale et ainsi centraliser les remarques et demandes concernant les éventuelles problématiques identifiées.

Une conseillère de quartier interroge la police municipale sur une éventuelle augmentation des vols de voitures dans le quartier du stade. Elle indique avoir reçu plusieurs signalements de vols survenus au mois de septembre, ainsi que plus récemment, notamment rue Jean Bouin et rue Desportes.

Une conseillère de quartier signale de nombreuses remontées concernant des dégradations et des vols de véhicules, ainsi que la présence de voitures volées retrouvées dans le quartier du stade. Elle évoque également un problème de verbalisation et d'enlèvements de véhicules survenu lors du forum des associations : tous les affichages avaient été retirés, et plusieurs voitures (dont la sienne) ont été remorquées sans que les propriétaires ne soient contactés. Elle souligne que, dans ce type de situation, l'absence de panneaux visibles empêche les automobilistes d'être informés de l'interdiction de stationner, et exprime son mécontentement face à cet événement.

Un conseiller de quartier évoque à son tour les dégradations de véhicules et confirme qu'un incident lui a été signalé sur le parking du 31, rue Jean-Bouin. Il attire également l'attention sur l'apparition de tags inquiétants, notamment pour les femmes. Sur le muret de la piscine, il a en effet constaté un tag représentant une tête de mort accompagnée de la mention "tuer les femmes". Ce message l'a vivement interpellé, et il l'a aussitôt signalé à la police municipale. Il estime qu'il ne faut pas prendre ce type de graffiti à la légère, car il s'agit d'un appel à la haine qui nécessite une réaction rapide et ferme. Le conseiller souligne par ailleurs quelques difficultés de communication avec la personne nouvellement affectée à l'accueil de la police municipale, entraînant parfois des incompréhensions. Il indique avoir déjà signalé ce point au responsable de la police municipale, qu'il remercie pour son travail, ainsi que la municipalité, au nom des habitants du quartier, pour avoir pris en compte les questions de sécurité en ajustant l'accès au 31 rue Jean-Bouin grâce au recul des plots.

Une conseillère de quartier remercie la police municipale pour le renforcement de la sécurité dans l'îlot de la rue de Malakoff, qui n'a jamais été aussi calme. Elle exprime sa gratitude pour l'enlèvement des anciennes voitures stationnées depuis plusieurs années et adresse ses félicitations et encouragements au personnel de la police municipale pour leur travail.

Un conseiller de quartier évoque l'utilisation de la piste cyclable, qui n'est pas toujours respectée par les trottinettes et vélos remontant l'avenue de Paris, devant le marchand de fleurs.

Il reconnaît la présence de la police municipale, mais souhaiterait qu'elle soit plus présente dans certains secteurs, notamment le matin entre 7h30 et 7h45 au métro Châtillon-Montrouge, afin de combiner à la fois prévention et répression.

Le responsable de la police municipale prend la parole pour répondre à l'ensemble des questions.

- Concernant les vols de véhicules et les dégradations, il est précisé que certains véhicules signalés comme volés ont en réalité été mis en fourrière. Un véritable vol de véhicule a bien été constaté rue Jean-Bouin, mais l'enquête est toujours en cours auprès de la police nationale de Montrouge, et aucun élément supplémentaire ne peut être communiqué pour le moment.
- Concernant les dégradations de véhicules, il rappelle, comme à chaque conseil de quartier, qu'il est important d'anticiper et de ne pas attendre la séance du conseil de quartier pour signaler les incidents. Il recommande de contacter directement le numéro de la police municipale déjà communiqué : 01 47 46 00 00, afin de permettre le déploiement des patrouilles en temps réel dès le lendemain de l'événement.
- Concernant les graffitis, la police municipale a établi un constat et le graffiti a été effacé. Les agents restent actifs et vigilants, et continuent de surveiller le quartier pour prévenir de nouvelles dégradations
- Concernant la mise en fourrière des véhicules, un individu a retiré l'ensemble de l'affichage relatif à ces opérations. La police municipale est intervenue et a traité plusieurs plaintes de personnes mécontentes de l'enlèvement de leur véhicule. Pour chaque affichage, la police établit désormais un rapport, ce qui permet de mettre l'affichage en conformité et d'améliorer la communication sur les événements locaux. Cette démarche a été appliquée pour la brocante et, plus récemment, pour les Foulées châtillonnaises, ce qui a contribué à limiter les enlèvements. La communication reste un travail important : elle nécessite l'accès aux immeubles et aux véhicules, et la police ne peut informer les habitants qu'au maximum 7 jours avant l'événement. Ainsi, tous les 7 jours précédant une festivité, une information sera distribuée dans les boîtes aux lettres, dans les halls d'immeubles et sur les véhicules. En cas de non-respect des règles, la police municipale ne pourra pas sonner chez chaque propriétaire pour prévenir ; le véhicule sera enlevé par remorque, car il n'est pas possible d'intervenir individuellement très tôt le matin (à 6h00).

La conseillère de quartier qui avait évoqué ce sujet prend la parole pour exprimer son mécontentement. Elle indique que la police municipale aurait pu prévenir les propriétaires des dix véhicules restants, comme cela se pratique dans certaines communes. Elle relate qu'un de ses voisins est arrivé, a payé l'amende alors que sa voiture n'était pas encore sur le plateau, mais celle-ci a été enlevée malgré tout, en présence de la police municipale.

- Le responsable de la police municipale précise que si un véhicule n'est pas encore sur le plateau, dès qu'il est déplacé, il n'y a plus d'infraction. En revanche, si le propriétaire n'a pas les clés et paie l'amende, le véhicule reste en infraction et la police municipale est donc obligée de l'enlever. Il rappelle qu'un dispositif est mis en place lors de la préparation des événements, avec une communication préalable, comme cela a été fait pour les Foulées châtillonnaises et la brocante d'automne. Il souligne que la police municipale ne peut pas contacter systématiquement les propriétaires ni se déplacer dans les appartements ou pavillons, et rappelle que le numéro de téléphone du propriétaire n'est pas renseigné lors de la déclaration de la carte grise.
- Mme GOURIET indique qu'un problème est en effet survenu, mais qu'il ne s'est pas reproduit, ce qui constitue l'essentiel.

Concernant l'accueil téléphonique à la police municipale, il est rappelé que de nombreux agents sont actuellement en formation. En cas de problématique, il est possible de demander à contacter directement le responsable de la police municipale. Il est souligné qu'il ne faut pas attendre la séance du conseil de quartier pour traiter certains problèmes, car ils peuvent être résolus en amont, permettant ainsi d'anticiper les demandes.

Concernant les vélos, il y a de nombreuses demandes sur l'ensemble des conseils de quartier. La police municipale a référencé plusieurs points et plusieurs créneaux horaires en sachant que pour le créneau

demandé 7h30-7h45, il y a la problématique des écoles. De plus, ce n'est pas sur l'avenue de Paris que la police municipale réalise le plus de sensibilisation puisque les gens sont pressés, vont au travail. Faire de la prévention sur des gens qui n'ont pas le temps, cela ne sert à rien. Par contre, ce sera de la répression dans une deuxième phase.

Mme GOURIET donne la parole au public.

Une personne soulève la question du stationnement gênant devant des entrées de portails et de maisons, notamment en face de l'entreprise Ehrmann, empêchant les habitants de sortir de leur garage. Il précise qu'il s'agit souvent de véhicules ventouses et qu'il a déjà signalé à plusieurs reprises ce problème concernant sa propre voiture.

- Le responsable de la police municipale rappelle que dès lors qu'il y a une entrée carrossable, le stationnement d'un véhicule constitue une infraction au code de la route. Il suffit de contacter la police municipale, qui viendra constater l'infraction et faire enlever le véhicule en fourrière. Pour un stationnement abusif sur un emplacement réglementaire, un délai de 7 jours s'applique : la police municipale relève le véhicule et tente de l'enlever dans ce délai.
- M. HANAFI conseille aux habitants d'enregistrer le numéro de téléphone de la police municipale dans leur portable. Il rappelle, comme à chaque conseil de quartier, qu'il est important de signaler une infraction dès qu'elle est constatée, afin que les interventions puissent se faire rapidement et efficacement.  
Il rappelle le numéro de la police municipale : 01 47 46 00 00.
- L'application « Mon Châtillon » peut bien évidemment être utilisée sur tous les signalements, véhicule ventouse etc. par contre s'il s'agit d'une urgence, il faut appeler la police municipale.

Mme GOURIET souligne un point important : le quartier accueille de nombreux événements, et il est donc essentiel d'assurer une bonne communication avant toute opération d'enlèvement de véhicules. Elle remercie la police municipale pour les efforts déployés en ce sens, notamment pour la distribution d'informations dans les boîtes aux lettres et les immeubles. Elle estime que cette démarche est particulièrement appréciée par les habitants, car il est toujours désagréable de découvrir que son véhicule a été enlevé.

Une conseillère de quartier demande si les problèmes du petit square Dreyfus se sont arrêtés.

- Le responsable de la police municipale rappelle que, lors de la précédente séance du conseil de quartier, plusieurs signalements avaient été faits concernant la présence d'un chien et de jeunes occupant le square. Il informe que la police municipale a désormais verrouillé le petit portail, même si certains parviennent encore à l'enjamber. Les équipes interviennent systématiquement à chaque appel et assurent une surveillance régulière du site, celle-ci étant intégrée aux rondes quotidiennes conformément aux consignes qu'il a données à ses agents. Il présente également le responsable des brigades de soirée, présent à la réunion, qui suit attentivement cette situation. Selon leurs constatations, les nuisances se sont apaisées, mais une vigilance reste nécessaire pour prévenir toute reprise du trouble.
- Le responsable de la police municipale invite les habitants à ne pas hésiter à contacter la police municipale dès qu'ils constatent une infraction, un trouble à la tranquillité publique ou tout autre incident. Enfin, il rappelle que la police municipale est ouverte de 7h00 à 3h00 du matin.

Mme GOURIET renouvelle ses remerciements pour la vigilance dont font preuve les agents de la police municipale. Elle souligne qu'après cinq années de tenue des Conseils de quartier, les problématiques rencontrées, notamment au square Dreyfus, ont nettement diminué. Les remontées d'incidents sont désormais beaucoup moins nombreuses. Concernant les vols de voitures, elle souhaite s'assurer d'avoir bien compris qu'un seul cas a finalement été signalé.

- Le responsable de la police municipale indique qu'au mois de septembre s'est tenu le forum des associations suivi de la brocante d'automne. Il rappelle que toute voiture en infraction doit être signalée systématiquement à la police municipale. Il reconnaît que certaines personnes à l'accueil ne procèdent pas toujours à la vérification, mais confirme

que, dans ce cas précis, le véhicule avait bien été mis en fourrière. À titre d'information, il mentionne qu'un propriétaire de véhicule a dû ainsi régler six jours de frais de gardiennage. Le responsable de la police municipale est toutefois intervenu afin de négocier une réduction à une seule journée, permettant ainsi au propriétaire de récupérer son véhicule sans supporter des frais excessifs.

Un conseiller de quartier souligne parmi les points positifs la quasi-disparition de la vente de paquets de cigarettes dans le quartier du métro.

Mme GOURIET remercie les agents de la police municipale pour leur présence et les réponses apportées à l'assemblée.

#### **4- Aménagement de l'avenue Marcellin Berthelot : Point sur la réfection de l'avenue avec le diagnostic sur les différents aspects tels que le stationnement et la piste cyclable, les travaux envisagés, l'impact sur les rues voisines et le quartier : intervention du Directeur des Services Techniques**

Mme GOURIET donne la parole au directeur des services techniques de la ville sur ce sujet.

Le directeur des services techniques rappelle que le sujet de l'avenue Marcellin Berthelot a déjà été abordé à plusieurs reprises lors de précédents Conseils de quartier. Il souligne qu'il s'agit d'une véritable attente, notamment en matière de sécurisation des traversées piétonnes et des deux carrefours Mermoz et Guynemer, très fréquentés par les enfants aux heures d'entrée et de sortie des écoles. Il évoque également l'état de la chaussée, particulièrement dégradée, malgré les réparations ponctuelles déjà effectuées. Selon lui, la rue est désormais « en fin de vie ». En lien avec Vallée Sud Grand Paris, la municipalité a engagé une réflexion sur la réfection complète de cet axe. Le projet en est actuellement au stade de l'étude. L'objectif est de recenser les besoins et les priorités pour la future requalification, en tenant compte des trois grands axes qui structurent chaque projet de voirie :

- le stationnement,
- la création éventuelle d'une piste cyclable,
- et la végétalisation.

L'étude de faisabilité en cours permettra de définir les priorités selon les contraintes techniques, notamment les différences de largeur de chaussée entre le secteur de Darty et celui du café du Stade, où les stationnements en épi réduisent la largeur de voie et influent sur la possibilité d'aménager une piste cyclable, éventuellement bidirectionnelle. Le directeur invite enfin les habitants à exprimer leurs besoins et leurs priorités concernant cet axe, afin que la requalification prenne en compte leurs usages quotidiens et leurs attentes en matière de circulation, de stationnement et de sécurité.

Une conseillère de quartier indique que, selon elle, la priorité pour l'avenue Marcellin Berthelot doit être la réduction de la vitesse et la sécurisation de l'axe. Elle souligne qu'il s'agit d'une longue ligne droite où les bus et les automobilistes roulent très vite, alors même que le secteur comprend un important groupe scolaire difficile à sécuriser. Malgré la présence de coussins berlinois et de personnels en gilet assurant la traversée aux heures d'entrée et de sortie des classes, des difficultés persistent. Les deux carrefours mentionnés précédemment (Mermoz et celui situé près du stade) sont particulièrement dangereux, le premier étant jugé comme le plus problématique. Elle signale également des difficultés de stationnement pour les riverains sur la partie haute de la rue, tandis que le long de l'école, des places restent souvent disponibles. Cette disponibilité attire toutefois le stationnement de camions, posant d'autres problèmes. La conseillère souligne l'intérêt d'aménagements favorisant les mobilités douces, à condition que la sécurité soit assurée. Elle salue les efforts déjà réalisés par la mairie en matière de végétalisation autour de l'école, avec plusieurs arbres qui contribuent à un cadre agréable et qu'il serait souhaitable de préserver. Selon elle, la principale problématique demeure la configuration linéaire de la voie, qui incite à la vitesse. Elle estime nécessaire de « casser » cette ligne droite, par exemple en introduisant des chicanes ou des aménagements similaires, afin de ralentir la circulation. Elle ajoute que les coussins berlinois sont souvent endommagés en raison de la densité et de la rapidité du trafic, notamment celui des bus.

Une conseillère de quartier rappelle qu'une réunion spécifique sur la mobilité autour du groupe scolaire a déjà eu lieu, à l'issue de laquelle plusieurs propositions avaient été formulées pour améliorer la

sécurisation des carrefours. Elle partage entièrement les constats précédents, estimant que la priorité sur cette avenue doit être la sécurité des familles se rendant à l'école. Elle souligne ensuite la problématique du stationnement, qui reste un sujet secondaire mais néanmoins important. Ayant été parent d'élève dans cette école, elle témoigne avoir connu plusieurs altercations avec des automobilistes et avoir été témoin à plusieurs reprises de situations dangereuses, notamment devant l'école maternelle. Elle insiste sur le fait que la peur ressentie par les parents lorsqu'ils accompagnent leurs enfants n'est pas acceptable. Lors de la précédente réunion, plusieurs types d'aménagements et de matériels avaient été envisagés, certains jugés réalisables, d'autres non. Elle souhaite savoir si ces réflexions et pistes de travail ont été conservées, estimant qu'elles ne pourront sans doute pas toutes être reprises ce soir. Enfin, elle propose d'organiser une réunion spécifique sur les mobilités, distincte du Conseil d'école, afin de poursuivre le travail sur ce sujet essentiel pour la sécurité du quartier.

Un conseiller de quartier indique qu'il partage pleinement les réflexions exprimées précédemment. Il estime qu'il est nécessaire de réduire la vitesse sur cette avenue en instaurant une limitation à 20 km/h, afin de favoriser la sécurité de tous les usagers.

Une conseillère de quartier indique qu'elle partage les remarques formulées précédemment et souhaite ajouter deux points. Tout d'abord, elle attire l'attention sur un problème de circulation à l'angle de l'avenue de Paris et du début de l'avenue Marcelin Berthelot, au niveau du magasin Darty. Elle explique que le trottoir y est particulièrement large, ce qui pose des difficultés lorsque les bus doivent tourner ou se croiser. Cette configuration entraîne régulièrement des embouteillages, la largeur de la chaussée étant insuffisante à cet endroit. Elle précise que lors de la réfection de l'avenue de Paris, le trottoir a été réalisé de manière disproportionnée, ce qui accentue le problème. Elle suggère que, dans le cadre du futur réaménagement de l'avenue Marcelin Berthelot, il serait opportun de réduire légèrement la largeur du trottoir afin de faciliter le croisement des bus et de fluidifier la circulation. Ensuite, elle évoque la question du stationnement au début de l'avenue Marcelin Berthelot, où de nombreuses places restent inoccupées. Elle explique que cette portion est classée en zone rouge, ce qui limite le stationnement à cinq heures et ne permet pas de souscrire un abonnement résidentiel mensuel ou annuel. En conséquence, les riverains de ce secteur ne peuvent pas bénéficier de l'abonnement annuel à 220 € accessible aux autres habitants. Elle demande qu'une réflexion soit engagée avec le délégataire afin d'envisager une adaptation de la réglementation et de faciliter le stationnement pour les résidents concernés.

Une conseillère de quartier rappelle que, lors de l'étude du plan de déplacement du quartier, de nombreuses discussions avaient porté sur les sens de circulation des cinq rues convergeant vers le carrefour Mermoz. Elle souhaite connaître l'état d'avancement ou les conclusions de cette étude.

Mme GOURIET donne la parole au public afin que le directeur des services techniques puisse répondre à l'ensemble des sujets évoqués.

Une personne du public intervient au sujet du début de l'avenue Marcelin Berthelot, en demandant s'il serait possible de la classer en zone verte. Elle évoque également les coussins berlinois déjà installés sur la rue, estimant qu'ils ne ralentissent pas efficacement les véhicules. Elle précise que, bien qu'elle ne réside pas sur cette avenue mais à proximité du stade – Villa Suzanne, les vibrations générées pour les riverains sont importantes. Elle souligne que la sécurité est une priorité et que la vitesse reste un problème. Selon elle, les coussins berlinois ne constituent pas une solution satisfaisante. Elle propose par ailleurs la mise en place d'une signalétique spécifique au quartier, afin de protéger les enfants fréquentant l'école et le stade, deux lieux particulièrement fréquentés. Elle évoque aussi la rue Jean Bouin, qu'elle juge dangereuse pour la circulation, ainsi que pour l'accès des piétons et des cyclistes. Enfin, elle ajoute que les coussins berlinois posent des difficultés pour les usagers des transports en commun, car le passage des bus sur ces dispositifs peut provoquer des pertes d'équilibre, rendant la situation désagréable et potentiellement dangereuse.

Une personne du public attire l'attention sur les nids de poule, qui sont actuellement réparés avec des rustines, mais dont la durabilité est très limitée. Elle souhaiterait qu'une solution plus efficace soit mise en place. Un conseiller de quartier complète son intervention en précisant que le nid de poule signalé rue Jean Bouin lors de la précédente réunion est toujours présent et n'a jamais été comblé.

Mme GOURIET souhaite ajouter un point concernant l'avenue Marcelin Berthelot et l'ensemble des

priorités de réaménagement. Elle indique que, selon elle, la réfection de la rue de Malakoff a été un vrai succès et pourrait servir de modèle. Elle insiste sur l'importance des continuités des pistes cyclables et sur la sécurité, en soulignant la nécessité de distinguer clairement la piste cyclable de la chaussée destinée aux voitures. À l'instar de la rue de Malakoff, elle estime qu'il faut prendre en compte la sécurité des piétons, des cyclistes et des automobilistes, même si ces derniers sont généralement mieux protégés en zone urbaine. Enfin, elle rappelle que les problèmes tels que les nids de poule doivent également être pris en compte dans la réflexion globale sur la réfection de l'avenue.

Un conseiller de quartier souligne l'importance de garder l'équilibre entre les pistes cyclables et les places de stationnement.

Une conseillère de quartier souligne que la réflexion sur les pistes cyclables ne doit pas se limiter à l'avenue Marcelin Berthelot. Selon elle, il est également nécessaire de prendre en compte la rue Jean Bouin, l'avenue Clément Perrière et, plus largement, l'ensemble de la ville, afin d'assurer une continuité cohérente du réseau cyclable.

Une conseillère de quartier s'interroge sur le calendrier des travaux et demande pourquoi l'avenue Marcelin Berthelot ne sera pas refaite en une seule fois, mais morcelée, avec une partie traitée côté avenue Marcelin Berthelot et l'autre côté avenue Clément Perrière.

Le directeur des services techniques indique qu'il n'est pas possible d'effectuer la réfection de l'avenue entièrement pour des raisons budgétaires.

L'avenue Marcelin Berthelot est un axe assez long, qui est en plus amiante. Cela apporte un surcoût important ne serait-ce que pour désamianter la chaussée.

Une personne du public interroge au sujet de l'amiante et indique qu'à son sens, l'amiante deviendrait inerte avec le temps et ne comprend donc pas la nécessité de procéder à un désamiantage. Elle demande également si un diagnostic amiante existe pour cette zone.

Le Directeur des services techniques rappelle que, sur les axes empruntés par les bus, deux solutions sont envisageables pour le ralentissement de la circulation :

- L'installation de coussins berlinois,
- La mise en place d'un plateau surélevé.

Il précise qu'il n'est pas possible d'installer des dos d'âne sur ces axes en raison du passage des bus. Concernant l'axe n°1, la priorité est la sécurisation de la zone, ce qui a conduit la municipalité à envisager une requalification complète de cet axe. L'objectif est de créer deux plateaux surélevés au niveau des carrefours Guynemer et du stade, dont l'un permettra de traiter le carrefour à cinq branches. Ce type d'aménagement est plus efficace que les coussins berlinois pour ralentir la vitesse des véhicules.

Le Directeur des services techniques apporte également des précisions sur la présence d'amiante dans les enrobés routiers. Il rappelle que l'usage de l'amiante a été interdit en 1987, notamment dans les bâtiments. Si son utilisation a cessé dans la construction, la voirie a pu, quant à elle, recourir à des enrobés recyclés contenant de l'amiante, ce qui rend plus incertaine la date réelle de fin d'utilisation sur les chaussées.

Lors d'une requalification de voirie, il est nécessaire de retirer l'enrobé existant et parfois de reprendre la structure de la chaussée, ce qui implique de traiter les déchets amiants.

Le Directeur souligne que l'amiante est inerte tant qu'on n'y touche pas, mais que toute intervention (perçage, rabotage, retrait, etc.) génère de la poussière nécessitant des procédures de traitement strictes et coûteuses. Ainsi, ce sont principalement les opérations de retrait et de traitement des déchets amiants qui alourdissent le coût global des travaux.

Le Directeur des services techniques précise que la municipalité reconnaît que les attentes des habitants sont diverses : certains souhaitent la création de pistes cyclables, d'autres privilégiennent davantage la végétalisation ou le maintien du stationnement.

Toutefois, compte tenu des contraintes de largeur de voirie, il ne sera pas possible de satisfaire simultanément l'ensemble de ces demandes. Des choix devront donc être effectués, et des projets d'aménagement seront élaborés en concertation avec Vallée Sud Grand Paris afin de définir les priorités et les solutions les plus adaptées.

Mme GOURIET précise que le projet est actuellement en phase d'étude. Une fois le projet plus avancé,

et notamment lorsqu'il aura atteint la phase d'avant-projet, il sera présenté en conseil de quartier afin d'être partagé et discuté avec les habitants. Cependant, la date de cette présentation reste incertaine à ce jour, elle pourrait avoir lieu dans trois à six mois selon l'avancement des études. De plus, en raison de la période de réserve électorale, il ne sera pas possible d'organiser cette présentation lors du prochain conseil de quartier.

Mme GOURIET demande si d'autres éléments sont à signaler.

Le Directeur des services techniques explique que la voirie sur cet axe est arrivée en bout de vie et que les nids de poule sont traités mais cela reste des interventions temporaires qui ne durent malheureusement pas dans le temps surtout sur des axes très passant, le gel et le dégel, il n'y a pas une continuité. Il précise qu'il faut signaler aux services techniques les nids de poule repérés.

Il souligne que l'application de la ville a été créé pour faciliter les signalements et le traitement des demandes.

Le Directeur des services techniques indique qu'aujourd'hui le calendrier établi avec Vallée sud Grand Paris prévoit un démarrage des travaux fin 2026. Cela permet de mener les études et de prévoir les différents aménagements.

Un conseiller de quartier demande la possibilité de repeindre la piste cyclable avenue Berthelot en attendant les travaux de 2026.

- Le Directeur des services techniques l'intègrera dans le plan de marquage du service. Il explique qu'il ne va pas arrêter d'entretenir la voirie en attendant 2026.

Une personne du public formule une suggestion : serait-il possible, lors de la planification des travaux, de prendre en compte dès le départ l'ensemble des interventions à venir, y compris celles prévues ultérieurement, afin d'éviter de devoir rouvrir les voies après leur réfection ? Il souligne qu'il serait plus pertinent d'avoir une planification à plus long terme, qui ne se limite pas à la voirie, mais intègre aussi les travaux sur les réseaux souterrains (par exemple, les canalisations d'évacuation d'eau). Si certains travaux sont envisagés à l'horizon 2030, il serait souhaitable de les anticiper dès maintenant pour éviter de détruire et refaire le travail plusieurs fois.

- Le Directeur des services techniques indique qu'il a tenu, cet après-midi, une réunion avec l'ensemble des concessionnaires afin d'échanger sur les grands travaux prévus pour 2026-2027 et de recenser leurs besoins en matière de requalification et de rénovation de leurs réseaux. Le projet concernant l'avenue Marcelin-Berthelot a notamment été abordé afin de permettre aux différents acteurs d'anticiper leurs interventions. Ainsi, un remplacement du réseau d'eau potable est prévu au niveau du magasin Darty, durant les mois de juillet et août. Cette opération concernera un tronçon d'environ 150 mètres, entre Darty et le secteur adjacent, en cohérence avec la programmation des travaux prévue pour la fin de l'année 2026.
- M. PFEIFFER' OVA souligne qu'il faut avoir conscience que, malgré les efforts de coordination entrepris en amont des travaux, il subsiste toujours un risque d'interventions imprévues. En effet, il arrive qu'un réseau, notamment d'eau chaude, présente une défaillance après la réfection de la voirie, ou que certains concessionnaires interviennent sans concertation, en affirmant avoir « oublié » ou ne pas avoir anticipé leurs besoins. Il rappelle que ce type de situation s'est déjà produit, y compris sur des voiries récemment rénovées, comme la rue Gabriel Péri pour laquelle la municipalité a refusé les travaux de réseau dans l'immédiat.
- Le Directeur des services techniques précise que les services doivent également faire face à des imprévus et à des situations d'urgence, notamment lorsqu'une rupture de réseau survient.

Une personne demande si toutes les rues adjacentes à l'avenue Clément Perrière doivent se mettre en conformité au niveau des réseaux.

- Le Directeur des services techniques indique qu'un projet est en cours concernant les réseaux. Actuellement, un double réseau est mis en place selon les besoins, mais le raccordement effectif intervient lors de la réalisation d'un nouveau projet. À ce moment-là, il est obligatoire de prévoir un dispositif séparatif en sortie de parcelle. Le type de raccordement dépend toutefois de l'existence ou non d'un réseau séparatif dans la rue

concernée.

Il suggère par ailleurs de se rapprocher de Vallée Sud – Grand Paris afin d'obtenir des précisions sur les règles de raccordement applicables.

Une personne évoque les pistes cyclables et le fait d'imposer du sens unique qui supprime du stationnement. Dans les mesures qui pourraient être mises en œuvre, sans supprimer du stationnement et en assurant la sécurité des vélos, il existe une organisation sans marquage central, avec un marquage très clair de chaque côté dédié aux vélos. Ce dispositif semble plutôt efficace.

- M. PFEIFFER'OVA indique qu'il s'agit d'une préconisation du cabinet en charge du plan de déplacement pour cette avenue, concernant la mise en place d'un « chaucidou ». Un « chaucidou » est une chaussée à voie centrale banalisée, sans marquage axial, entourée de deux couloirs dotés d'un marquage au sol adapté aux cyclistes. Ce type d'aménagement permet à la fois de sécuriser la circulation des cyclistes et de ralentir la vitesse des automobilistes. Ces derniers peuvent se déporter ponctuellement sur le côté lorsqu'ils croisent un autre véhicule, tout en cédant la priorité aux cyclistes. Ce dispositif est très répandu dans le sud de la France. Il convient cependant de noter qu'il n'est pas adapté aux voies avec une circulation trop dense : c'est le calibrage de la rue qui détermine sa faisabilité. Il s'agit d'une préconisation, et cette option fait partie des aménagements actuellement étudiés.

Mme GOURIET clôt ce sujet sachant qu'il faudra travailler sur les études et lancer les travaux. Elle suggère de poursuivre avec le sujet Ehrmann.

## **5- Terrain Ehrmann : retour sur l'étude des sols**

Mme GOURIET fait un récapitulatif pour les conseillers de quartier.

Lors de la précédente séance du conseil de quartier, il avait été décidé en commun d'organiser une réunion spécifique sur le sujet du terrain Ehrmann. Cette réunion s'est tenue le 23 septembre 2025.

Lors de cette rencontre, deux conseillères de quartier ont présenté des projets devant de nombreux habitants, ce qui a permis un bon échange. À cette occasion, le sujet des terrains eux-mêmes a été abordé, notamment le fait qu'ils sont pollués. La commune avait en effet fait réaliser une étude de pollution sur ces terrains. Il a donc été convenu qu'il serait pertinent de présenter ce point lors d'un conseil de quartier et de montrer les résultats de l'étude. C'est pourquoi ce sujet figure aujourd'hui à l'ordre du jour.

Mme GOURIET donne de nouveau la parole au Directeur des services techniques.

Le Directeur des services techniques indique qu'en ce qui concerne la parcelle Ehrmann, seules des études préliminaires ont été réalisées à ce jour, car aucun projet concret n'est encore prévu. Ces études comprennent :

- Une étude de carrière visant à connaître la composition du sous-sol. Celle-ci a révélé la présence de deux galeries de carrières, nécessitant des confortements au niveau de la parcelle. Le coût estimatif pour le comblement de la parcelle est d'environ 200 000 €.
- Des diagnostics de pollution des sols, qui ont identifié des polluants, complétés par une étude historique du site.

Par ailleurs, l'existence de cuves enterrées de fioul sur la parcelle a été mise en évidence. Il faudra poursuivre les investigations pour évaluer leur état et déterminer les polluants potentiellement présents. Ces travaux constituent donc les premières étapes des études préliminaires à mener sur cette parcelle. En ce qui concerne la dépollution, des diagnostics complémentaires restent à réaliser, qui dépendront de la destination future du site. Selon qu'un bâtiment sera construit ou non et selon l'usage prévu du terrain, les interventions de dépollution peuvent varier. Les solutions possibles incluent, par exemple, un retrait complet des terres polluées ou la mise en place d'une membrane de protection. Il est donc actuellement difficile de donner une estimation précise des travaux de dépollution, car il est nécessaire d'identifier plus précisément le type de polluants présents, ainsi que leur profondeur et leur étendue.

Un conseiller de quartier demande qui a enterré ces cuves et si l'entreprise Ehrmann est à l'origine de la pollution.

- Le Directeur des services techniques précise qu'il ne peut pas l'affirmer avec certitude,

- car il s'agit d'un lieu de stockage. Il est donc possible qu'il existe un historique des matériaux entreposés, notamment des matériels de voirie.
- M. PFEIFFER'OVA indique que, dans les archives de la ville, il n'existe aucun état des lieux d'entrée pour cette parcelle. En conséquence, il est impossible de déterminer avec certitude ce qui s'y trouvait initialement, ce qui constitue la principale difficulté dans l'évaluation du site.

Une conseillère de quartier s'interroge sur la présence éventuelle d'une source de contamination liée aux anciennes cuves d'essence et de gazole, notamment en cas de déversements.

- Le Directeur des services techniques indique qu'il existerait une fuite au niveau des cuves, ayant probablement entraîné des déversements. Il précise qu'il est donc nécessaire de mener des investigations complémentaires pour évaluer la situation.

Une conseillère de quartier indique qu'avec le peu de connaissances qu'elle a, il y a un sujet de pollution mais aussi de sécurisation des cuves.

Le Directeur des services techniques indique que l'étude est assez récente. Il souligne qu'il est nécessaire de poursuivre les investigations, afin d'accéder aux cuves et, si besoin, de procéder à un dégazage pour explorer plus en profondeur la situation.

Une conseillère de quartier s'interroge sur le contact avec l'entreprise Ehrmann : une réunion a-t-elle eu lieu pour savoir ce qui a été stocké sur le terrain, quand et comment ? Elle rappelle que la Maison des enfants, située juste derrière, est très fréquentée par des enfants et des adultes. Elle souhaite savoir, en cas de fuite, de quel côté elles se situeraient et quand les investigations plus approfondies seront réalisées.

- Le Directeur des services techniques précise que, maintenant que cette problématique est connue, il est nécessaire de réaliser les investigations. Pour ce faire, un budget dédié devra être développé et présenté dans le cadre du budget 2026. Il indique également que l'entreprise Ehrmann n'a pas été contactée. Selon lui, dans l'état actuel, elle pourrait se dédouaner en affirmant que la situation relève de son prédécesseur, et il n'existe aucune preuve de son impact sur la pollution de la parcelle.

Une conseillère de quartier souhaite obtenir des précisions sur les diagnostics complémentaires. Serait-il possible d'avoir une idée de leur coût ? Si elle a bien compris, le type de diagnostic à réaliser dépendra de l'éventuel projet envisagé. En fonction du budget nécessaire pour ces diagnostics, il sera également décider quels projets seront priorisés.

- Le Directeur des services techniques précise que ce n'est pas le diagnostic en lui-même qui génère le coût, mais la mise en place de mesures de dépollution adaptées au projet envisagé. En effet, les recommandations varient selon l'usage futur du site. Par exemple, si une école doit être construite, on réalise une évaluation quantitative des risques sanitaires. Cette évaluation prend en compte :
  - Les polluants potentiels présents sur le site,
  - L'exposition des personnes dans le bâtiment,
  - La durée de présence dans le bâtiment.

Selon les résultats, différentes mesures peuvent être nécessaires : dépollution, mise en place d'une membrane, création d'un vide-sanitaire ventilé, etc. Ces mesures permettent de limiter les risques, par exemple en diluant les gaz présents dans l'air. Le béton, étant poreux, peut laisser passer certains gaz, mais ces dispositifs garantissent qu'ils ne seront pas transférés à l'intérieur du bâtiment. Ainsi, ce n'est pas l'étude qui coûte cher, mais l'adaptation des mesures de dépollution au projet spécifique.

Une conseillère de quartier exprime sa déception par rapport au retour qui est fait fait des cent pages de sondage. Elle indique qu'il y a des carrières à 19 mètres qui étaient déjà connues et qu'il faudra remblayer et par contre il n'y a pas d'informations sur les polluants présents.

- Le Directeur des services techniques explique que le sondage a mis en avant des polluants mais qu'il n'est pas une spécialiste de ce domaine et que c'est la raison pour laquelle il n'a pas donné plus de détails et ce d'autant qu'il n'est pas certain que cela parle à tout le monde. Le rapport est consultable si nécessaire.

Elle demande pourquoi il n'est pas possible d'estimer le coût de la dépollution si on connaît le type de polluants.

- Le Directeur des services techniques rappelle que cela dépend du projet et de la solution retenue. Il s'agit d'un état des lieux de la parcelle et le type de dépollution du site sera dépendant du projet réalisé derrière.

Mme GOURIET souligne une question importante : la sécurité des riverains et des personnes fréquentant la Maison des enfants. La présence d'une cuve à six mètres de profondeur ne signifie pas nécessairement qu'il y a un danger. Si tel avait été le cas, le diagnostiqueur l'aurait signalé et une intervention immédiate aurait été nécessaire.

Par ailleurs, concernant le rapport de diagnostic, elle souhaite savoir dans quelle mesure celui-ci peut être mis à disposition, communiqué ou rendu accessible.

- M. PFEIFFER'OVA indique que concernant le rapport de diagnostic, comme tout document public, il est possible pour une personne de venir au centre administratif et de prendre rendez-vous avec les services techniques afin de le consulter.
- Le Directeur des services techniques précise qu'il n'existe pas de problème de sécurité. Les seules sources potentielles de danger pourraient provenir d'émanations de gaz du sol, mais aucune alerte n'a été relevée à ce sujet dans le rapport. Il s'agit davantage d'infiltrations dans le sol, phénomène fréquemment observé sur de nombreux sites industriels de la ville, notamment sur d'anciens garages, où des écoulements de carburants ou d'huiles peuvent pénétrer le sol.

Bien que des normes existent et que les industriels soient tenus de mettre en place des systèmes de retraitement, les études historiques montrent que des infiltrations de produits polluants peuvent malheureusement persister dans certains terrains.

Une conseillère de quartier interroge sur l'existence éventuelle d'aides financières de la Région ou de l'État pour ce type de situation. Elle souhaite également savoir comment il serait possible de faire progresser le projet, et si la municipalité envisage de vendre le terrain, de procéder à une dépollution du site, ou encore de poursuivre le développement du projet présenté.

- M. PFEIFFER'OVA indique que la vente du terrain a été retirée du budget. Il est rappelé que des élections municipales auront lieu au mois de mars prochain, et que les candidats présenteront peut-être des propositions concernant ce site. À ce jour, le terrain demeure propriété de la commune et offre de nombreuses possibilités d'aménagement. Il ne restera pas en l'état, et, pour chaque projet, il existe généralement des opportunités de subventions.
- Mme GOURIET rappelle qu'un projet de vente de ce terrain avait initialement été envisagé, mais qu'il a été abandonné grâce à la mobilisation du conseil de quartier. Cette vente figurait dans le projet de budget initial avant d'en être retirée. Par ailleurs, à la suite de la réunion du 23 septembre, un projet a été présenté par deux conseillères de quartier. Les représentants de la municipalité présents ont écouté attentivement cette proposition, jugée très intéressante, notamment en raison de l'idée d'y créer un jardin partagé. Lors de la présente réunion, le sujet de la pollution du site est abordé. Il est également précisé qu'à six mois des élections municipales, aucun nouveau projet ne peut être débattu en conseil de quartier, en raison de la période de réserve électorale. En revanche, chaque candidat aux prochaines élections pourra, s'il le souhaite, formuler une proposition pour ce terrain, accompagnée des financements nécessaires. L'équipe municipale actuelle, qui se représente, présentera également un projet pour ce quartier, au même titre que les autres candidats.
- Il n'est donc pas possible, à ce jour, d'évoquer le futur projet concernant ce terrain. En revanche, le sujet de la pollution, qui constitue une préoccupation immédiate, est abordé. C'est pourquoi la conseillère souhaite insister sur ce point. Comme l'a rappelé le Directeur des services techniques, la présence d'une certaine pollution est inévitable, le site étant d'origine industrielle. Les habitants riverains s'interrogent légitimement sur l'éventuelle extension de cette pollution à leurs propres habitations ou terrains.
- Le Directeur des services techniques indique que l'étude porte sur la parcelle Ehrmann mais il n'est pas possible de se prononcer sur les parcelles autour.
- Mme GOURIET demande si dans l'étude ils précisent si les cuves sont fermées ou bien s'il y a des fuites d'essence partout ailleurs.

- Le Directeur des services techniques indique que, selon l'étude réalisée, une pollution a été détectée, probablement liée à la présence d'anciennes cuves. Il en conclut qu'un problème a dû survenir à ce niveau.
- Mme GOURIET rappelle que, lors du dernier conseil de quartier en juin, la date du 23 septembre avait été fixée pour une nouvelle réunion, comme indiqué dans le procès-verbal de ce conseil. Tous les conseillers de quartier intéressés étaient invités à y assister, avec la présentation du projet prévu à l'ordre du jour.
- M. PFEIFFER'OVA indique qu'il s'agit d'une période particulière pendant 6 mois avant les élections municipales. La municipalité n'a pas le droit de défendre son bilan en conseil de quartier en raison des élections à venir. Elle a le droit de discuter mais elle est limitée. C'est la loi électorale et c'est une question de justice parce que les autres candidats ne sont pas présents. Il n'est donc pas possible d'utiliser le conseil de quartier pour aller au-delà que de répondre à vos questions.

Une personne demande quel est le volume de la cuve, car en fonction du volume le danger ne sera pas le même.

Une personne indique que la localisation des cuves est également importante à connaître : en bordure du terrain, au milieu, ...

Une personne soulève que ce site est répertorié comme étant pollué depuis 2015 et estime qu'il est peu probable qu'une pollution importante se soit produite entre 2015 et l'étude actuelle. Selon elle, l'étude de sol ne devrait donc pas révéler de nouvelles problématiques. Elle précise qu'elle dispose elle-même d'une étude de sol réalisée par un géotechnicien avant de procéder au comblement des carrières. Cette étude, d'environ 120 pages, mentionne principalement la présence de trous, mais ne signale aucune pollution. Pour elle, il n'y a pas de problème. Elle souligne que le Directeur des services techniques a mené une étude nécessaire, mais celle-ci n'indique que la présence de carrières et leur profondeur, sans révéler de risques liés à la pollution. Elle précise qu'elle n'est pas inquiète à ce sujet.

- Le Directeur des services techniques précise que l'étude géotechnique permet non seulement de déterminer la présence de carrières, mais aussi d'analyser la nature des sols qui se trouvent au-dessus de ces carrières. Cela permet de connaître les différentes couches de sol présentes, afin de prévoir le type de fondation adapté en fonction du projet envisagé.

Une personne du public, habitant au 56 avenue Clément Perrière, pose deux questions. Tout d'abord, elle demande où se situe l'emplacement exact des cuves sur un terrain d'environ 1500 m<sup>2</sup>. Ensuite, elle explique avoir effectué des recherches après avoir appris que le terrain était pollué. En consultant le site gouvernemental Géorisques, qui est accessible à tous, elle a trouvé que le terrain était référencé sous le nom de Léon Ehrmann. Le site liste les différents risques et polluants présents, incluant des cuves de liquides inflammables, des installations liées au commerce de gros, des carburants et des stations-service, avec une date d'exploitation remontant à 1953. Elle souligne que ce site officiel mentionne des documents relatifs aux cuves enterrées, mais aussi une consultation de la mairie en 2005 à ce sujet. Elle s'interroge donc sur les raisons pour lesquelles l'entreprise Ehrmann, même si elle n'existe plus sous la forme actuelle, n'est pas sollicitée à propos de ce terrain, étant donné que les cuves remontent à cette époque-là et qu'il pourrait exister des liens avec les générations précédentes de l'entreprise.

Une personne du public indique qu'elle a emménagé en 2017 et que, jusqu'à ce que la municipalité demande à l'entreprise Ehrmann de quitter les lieux et de réaménager le terrain, il y avait deux pompes en fonctionnement. À leur départ, l'entreprise a démolie tout ce qu'elle pouvait, mais là où il y avait une dalle, ils ont retiré les pompes et comblé la zone. Il précise que cette information est bien connue. À l'entrée du site, il y avait une cabane grillagée, utilisée à l'époque où il y avait encore deux pompes et un compresseur alimenté, permettant aux camions de venir se charger à cet endroit.

Il mentionne également que le mur de la Maison des enfants a servi de zone de stockage des déchets pendant les cinq années où l'entreprise est restée en activité, accumulant de véritables montagnes de déchets. Lors des travaux de rénovation dans les écoles, dont les bâtiments datent des années 70, des déchets de chantier, comme des faux plafonds et des cloisons amiantées, étaient stockés là. Ces déchets, classés comme déchets de classe 3, étaient très coûteux à éliminer. Il rappelle que durant ces travaux, des camions de déchets venaient tous les 15 jours, créant de grandes nuisances pour le voisinage, avec de la poussière et des tas de déchets de plus de 4 mètres de hauteur.

Il précise que, même s'il ne s'oppose pas aux travaux en général, les pompes ont été retirées lorsque

l'entreprise a été contrainte de partir, et la zone a été comblée. Pour lui, la pollution du site vient non seulement de l'entreprise Ehrmann, mais aussi de l'ancien usage du terrain. Concernant la responsabilité il n'est pas certain de la manière dont la municipalité pourrait intervenir auprès de ces propriétaires.

- Le Directeur des services techniques explique que lorsqu'un chantier de désamiantage est réalisé, il existe des normes strictes et une procédure rigoureuse à suivre. Il précise cependant qu'il n'a pas la capacité de contrôler toutes les entreprises de l'Île-de-France. Il rappelle que la responsabilité est liée à l'activité réalisée sur un site, ce qui justifie la réalisation d'un historique du terrain. Ce diagnostic permet de retracer les différentes activités qui y ont eu lieu, puis de procéder à des prélèvements de sol et de gaz pour détecter les éventuels polluants présents.
- M. PFEIFFER'OVA souligne que si cette personne possède des photos, la municipalité peut très bien commencer à réfléchir, à aller chercher la responsabilité.

Mme GOURIET conclut cet échange en remerciant la personne pour le document qu'elle a fourni. Elle indique qu'elle fait partie de ceux qui estiment qu'il serait peut-être nécessaire, à terme, de rechercher la responsabilité de l'entreprise Ehrmann. Elle précise que cette question doit être étudiée en lien avec les services juridiques, mais elle estime que la question mérite d'être posée. Elle ajoute qu'elle ne prend pas encore position, mais que le point sera poursuivi.

Mme GOURIET reprécise que la municipalité est tenue par la réserve électorale, mais que c'est un sujet qui est aussi amené à ne pas s'arrêter là.

Elle remercie le Directeur des services techniques.

## **6- Approbation du procès-verbal de la séance du 18 juin 2025**

Mme GOURIET soumet à l'approbation des conseillers, le procès-verbal de la réunion du 18 juin 2025, diffusé par courriel et mis en ligne sur le site de la ville.

L'assemblée approuve ce procès-verbal, à l'unanimité. Le procès-verbal est validé par les membres du conseil de quartier.

## **7- Temps d'échanges avec les conseillers**

Mme GOURIET demande s'il y a des points particuliers à signaler au conseil de quartier en dehors des points abordés précédemment.

Une conseillère de quartier pose une question concernant le triangle situé au début de l'avenue de Paris, au-dessus de Speedy. Elle rappelle que ce triangle devait initialement être rénové, et qu'il a été progressivement muré. Elle mentionne également qu'un restaurant chinois y était installé auparavant.

- M. PFEIFFER'OVA indique que le projet concernant le triangle au début de l'avenue de Paris est actuellement à l'arrêt, principalement parce que le promoteur n'arrive pas à équilibrer son opération. Le Directeur des services techniques explique que la promotion immobilière est aujourd'hui compliquée. En effet, bien qu'ils disposent d'un permis de construire, le promoteur a perdu les promesses de vente avec les acheteurs des terrains, ce qui place le projet en stand-by. Le promoteur doit parvenir à rééquilibrer l'opération afin de pouvoir renouer avec les promesses de vente pour l'ensemble des propriétaires des parcelles concernées. Une fois cela fait, le projet pourra reprendre. Le plan prévoit l'installation d'une grande brasserie au rez-de-chaussée, pouvant accueillir environ 100 couverts, dans un style bistronomique. Les étages supérieurs seront dédiés à des logements sociaux et accessibles.
- Mme GOURIET indique que ce projet avait été présenté lors d'une réunion de concertation avec les riverains, au moment où le promoteur souhaitait réellement le réaliser, il y a environ deux ans.
- M. PFEIFFER'OVA indique qu'il y aura forcément un impact sur les établissements scolaires du quartier. Les logements iront du T2 au T5. Il y aura environ 60 logements avec 40% de social.
- Une conseillère de quartier souligne l'importance de garder cet impact en tête, surtout lorsqu'il est souvent question de la fermeture de classes dans les établissements scolaires

du secteur.

- M. PFEIFFER'OVA précise que la municipalité a une vue d'ensemble sur tous les projets qui pourraient voir le jour dans les années à venir, et que ce projet en fait partie. Toutefois, en toute honnêteté, même si le projet devait aboutir, la construction ne débuterait pas avant un an et demi à deux ans. Les travaux, qui dureront environ deux ans, signifieraient donc qu'il ne serait pas terminé avant quatre ans.

Un conseiller de quartier signale qu'en descendant la rue Malakoff, un bâtiment qui avait brûlé est toujours laissé en l'état. Il précise qu'il ne se passe rien depuis l'incendie, et que cet endroit est devenu inesthétique.

- M. PFEIFFER'OVA indique que la zone concernée est très active pour les promoteurs immobiliers de l'Île-de-France, avec environ 40 promoteurs ayant sollicité la municipalité pour des projets dans cette zone. En effet, la plupart des propriétaires sont vendeurs, à l'exception d'un, qui exige un prix très élevé, ce qui bloque actuellement tous les projets. Ainsi, aucun projet n'a pu être lancé pour le moment. Il précise que cette zone est propice à des constructions assez élevées, étant donné qu'il existe déjà des immeubles dans le secteur. Cependant, plusieurs enjeux se posent, notamment concernant des maisons qui sont protégées par l'architecte des bâtiments de France. Il soulève également que la municipalité a limité la construction en imposant 30 % de logements sociaux, ce qui rend les projets plus difficiles à rentabiliser pour les promoteurs, car ils génèrent moins de profit. Néanmoins, il est souligné qu'il existe encore de nombreuses opportunités pour de nouveaux logements à Clamart, bien que les promoteurs aient du mal à concrétiser leurs projets. Le principal obstacle actuel reste la réticence du propriétaire du garage à vendre à un prix acceptable pour les promoteurs.

Un conseiller de quartier remercie ceux qui ont eu l'idée de logements multigénérationnels avec sept logements pour des jeunes étudiants ou travailleurs qui cohabitent avec des personnes âgées et cette contrepartie est tout à fait remarquable dans le vivre ensemble. Bravo en tout cas pour ceux qui ont eu l'idée.

- Mme GOURIET fera passer le message car il s'agit effectivement d'un sujet de fierté.

Un conseiller de quartier fait part de sa préoccupation concernant la rue Jean Bouin, qu'il juge assez sale, notamment les trottoirs. Il explique que cette situation est en partie due à la fréquentation du stade, avec des déchets comme des bouteilles ou des vêtements de sport laissés sur place. Il suggère qu'une demande soit faite pour renforcer la vigilance sur la propreté de cette rue et de ses trottoirs. De plus, il attire l'attention sur un problème de stationnement, soulignant que les trottoirs sont très étroits. En conséquence, les piétons sont parfois contraints de marcher sur la chaussée, car les places disponibles sont obstruées par un stationnement désordonné. Il propose également que des mesures soient prises pour mieux réguler le stationnement dans cette zone.

## **8- Temps d'échanges avec le public**

12 personnes présentes

La parole est donnée au public pour évoquer des sujets non abordés précédemment. Aucun sujet supplémentaire n'est soulevé.

Mme GOURIET donne alors la parole à M. MOUTON pour le point suivant.

## **9- Bilan des activités 2024 du conseil de quartier**

M. MOUTON explique que chaque année il présente au nom de tous les conseils de quartier le bilan des travaux pour l'année écoulée en conseil municipal au mois de décembre.

Ce bilan compile tous les ordres du jour et également les sujets évoqués par les conseillers en séance. Un bref rappel est fait au début sur la manière dont les conseillers de quartier ont été nommés sur les deux mandats.

Il demande si les conseillers de quartier ont des remarques sur ce bilan ou des compléments à y apporter.

Aucune remarque n'est formulée et le bilan est approuvé à l'unanimité.

**10- Date du prochain conseil de quartier et information sur les modalités de cette dernière séance du mandat.**

M. MOUTON aborde la question du dernier conseil de quartier. Comme expliqué précédemment, en raison de la réserve électorale il n'y aura pas de projet à présenter.

Cette séance permettra de réaliser le bilan 2025 qui sera ensuite présenté au dernier conseil municipal de février 2026 avant les élections du mois de mars. C'est pourquoi il est nécessaire de programmer une prochaine séance.

Comme il n'y aura pas de sujet public porté à cette séance, M. MOUTON propose de la faire à huis clos dans un format à l'Hôtel de ville, sans public.

**Prochaine réunion : Mercredi 14 janvier 2026 à 19h30 à salle des mariages.**

**L'ordre du jour étant épuisé, les co-présidents remercient les membres du conseil de quartier et le public pour ces riches échanges. La séance est levée à 21h39**

**L'Adjointe à la Maire**

**La Co-présidente**

**GOURIET Martine**

**MORANGE-MAJOUX Françoise**