

PROPOSITIONS DU CONSEIL DE QUARTIER AU PDP

THEME - AGIR SUR LA QUALITE DE L'AIR ET LA SANTE PUBLIQUE

▪ COMMENT CES PROBLEMES SONT-ILS RESSENTIS DANS VOTRE ARRONDISSEMENT ?

Les problèmes sont ressentis comme sur l'ensemble de Paris et de la banlieue, avec les mêmes préoccupations et inquiétudes dues à la pollution et aux dégradations des qualités d'air, aujourd'hui généralisées sur l'ensemble des métropoles et des villes traversées ou parcourues d'infrastructures routières et autoroutières et sujettes à des émanations d'origines industrielles.

De ce point de vue le 14^{ème} arrondissement est dans une situation comparable à l'agglomération parisienne avec des trafics de circulation automobile à la fois denses et caractéristiques de pollutions de proximités et de nuisances atmosphériques.

Dans ses grands axes ou à certains lieux stratégiques de circulation, le 14^{ème} est un arrondissement où se relève un taux important de pollution automobile (Place Victor Basch, Portes d'Orléans et de Vanves, rue d'Alésia, avenue du Maine, Boulevard Montparnasse, rue Raymond Losserand ...) qui appelle des mesures urgentes de régulation de la circulation et de révision des enjeux économiques et commerciaux pour une meilleure prise en compte et un respect plus collectif précisément des qualités de l'air et de la santé publique.

N'oublions pas la proximité aussi des périphériques et de l'autoroute, espaces publics caractéristiques de fortes émanations d'oxydes d'azote et d'hydrocarbures, monoxydes de carbone ou de particules fines issues des combustions incomplètes, notamment automobiles.

Il est vital d'améliorer la qualité de vie en amoindrissant au maximum ces risques, de façon à diminuer la prolifération des maladies qui en découlent (pour l'humain, les animaux et végétaux).

▪ QUELLES MESURES CONCRETES DOIT-ON ENGAGER A PARIS POUR AMELIORER LA QUALITE DE L'AIR ET REDUIRE LES NUISANCES, AU-DELA DES ACTIONS MENEES OU EN COURS ?

Les moyens d'action et de lutte contre la pollution due aux transports sont relativement connus : A) rendre les véhicules circulant plus sains B) diminuer fortement la circulation automobile dans les zones les plus atteintes C) développer des alternatives à la voiture.

A) Rendre les véhicules circulant plus " sains "

Il s'agit d'une prospection sur un moyen ou long terme qui doit permettre de :

1) Programmer et consolider de nouvelles recherches sur les carburants, moins ou non polluants (bios carburants notamment) et sur l'utilisation repensée, adaptée voire mieux généralisée, **de véhicules électriques, qu'ils soient à vocation privée ou collective.**

NB : rappelons que l'essentiel de l'électricité produite en France provient de l'énergie nucléaire, ce qui correspond à reposer en termes de choix industriels et économiques la fourniture électrique du territoire de l'hexagone vers d'autres modes de fabrications plus diversifiées, moins dangereuses et les moins polluantes possibles. Les véhicules actuels – utilitaires ou poids lourds - qui sont alimentés en électricité soit au GPL ou au GNV, le sont indirectement par des dérivés du pétrole utilisés pour la production énergétique.

Dans une période de moyen ou long terme, il est essentiel de sortir du dilemme, nucléaire ou pétrole, pour mettre en action d'autres modes de production plus naturelle d'électricité.

2) Une Campagne publique de sensibilisation sur la santé – affichages, expositions, spots télévision, manifestations ... sur la qualité de l'air à Paris et banlieue devrait

s'envisager afin de mettre en liaison les problèmes de santé et la mauvaise qualité de l'air et les pollutions atmosphériques et le bien fondé du développement de transports publics requalifiés "verts" ou "sains".

3) Ne pas oublier la pollution sonore afin de s'attacher aussi à **réguler le fonctionnement des moteurs** – de tous véhicules – selon des normes acceptables de décibels et de bruits fortement diminués et la fabrication de véhicules à **moteurs silencieux**. De mêmes recherches sont nécessaires pour des avancées technologiques concernant **les engins de travaux publics, de chantiers, les camions de livraisons avec systèmes bruyants de levage etc...**

Une charte renouvelée de lutte contre le bruit pourrait être éditée, avec de nouvelles mentions d'obligations à respecter en matière de limitation des nuisances sonores, selon des réglementations auxquelles devront souscrire avant tous travaux de voiries et de livraisons, les sociétés opératrices de transports et de travaux publics.

De fait, **plusieurs implications publiques, municipales ou régionales**, sont déjà identifiables en applications de futures avancées technologiques, avec pour objectifs de :

4) Favoriser l'usage de tels carburants ou de telles énergies par des "taxations plus raisonnables" que celles aujourd'hui appliquées pour l'essence et le diesel. Un panel d'incitations fiscales coordonnées pourrait en conforter l'adoption par les utilisateurs.

5) Promouvoir auprès des usagers de nouvelles formes de crédits pour les achats individuels ou collectifs de voitures "propres", de type électrique ou fonctionnant aux bios carburants, avec des pratiques de Prix de lancement.

6) Constituer, sous forme d'un investissement public, un parc disponible et diversifié de véhicules "sains", destinés à élargir l'offre municipale de transports aux parisiens.

7) Etendre, dans le cadre de partenariats conclus avec des constructeurs, des propositions de transports "sains" aux utilisateurs de deux **roues motorisées** afin de susciter également un renouvellement parallèle des offres de déplacements.

B) Diminuer fortement la circulation automobile et les stationnements polluants.

1) Réagir sur les sources de pollution qu'elles soient individuelles ou collectives, à Paris, en banlieue ou plus loin. Par exemple, il conviendrait d'éviter que des voitures ou des cars (taxis, chauffeurs de maître, motos, voitures...) ne fassent tourner leurs moteurs parfois très longtemps en attendant l'arrivée par exemple d'un client ou la fin d'une livraison... Des sanctions adaptées - contraventions ou retraits de points – pourraient s'envisager.

2) Plutôt que de taxer et imposer des tarifs de circulation – payants - sur certaines voies comme en Angleterre, pour rentrer dans Londres, **il convient de dissuader** les automobilistes à utiliser leur voiture, autrement que financièrement. Il est préférable, en tenant compte des disparités de revenus des parisiens et des difficultés financières et professionnelles ou sociales rencontrées par beaucoup d'entre eux, de pratiquer des **mesures préalables et énergiques d'interdictions**, mêmes si elles sont mal perçues, notamment :

- **Interdictions permanentes ou momentanées de circulation** pour les voitures, camions, cars, sur certains axes très embouteillés ou réservés aux déplacements touristiques, piétonniers et vélos.

- **Mises en circulations douces** de rues à fort potentiel culturel ou incluses dans des quartiers verts propices aux promenades pédestres.

- **Interdictions de circulation dans Paris** pour des véhicules polluants comme les 4X4, ou des véhicules poids lourds ou cars non dotés d'équipements anti-pollution.

- **Modification des sens de circulation de rues** de manière à permettre des dégagements

plus rapides et à éviter les encombrements incessants d'axes à fort potentiel de pollution (cas très caractéristique de la rue Lafayette qui n'est bordée que de rues à sens interdits).

- **Limitations de vitesses sur les périphériques** avec possibilités d'interdiction de circulation à certaines heures pour les poids lourds et cars.

3) Généralisation régulière, dans les centres agréés, des contrôles techniques et mécaniques pour tous véhicules, avec obligations de vérifications renouvelées des émissions polluantes (tous les ans par exemple)

4) La requalification urbaine des espaces publics s'ordonne autour **de la priorité donnée aux déplacements piétonniers**, aux circulations douces et la mise en chantiers de projets urbains en faveur des élargissements de trottoirs, de sécurisation des traversées et la piétonisation de grandes rues. Ces programmes de voirie participent indirectement de la diminution de la place de la voiture dans la ville et doivent être poursuivis fondamentalement.

Il en est ainsi de la **détermination de zones piétonnes, de zones 30, de quartiers verts**, avec aménagements de stationnements réglementés, notamment en sous-sols (pas nécessairement payants).

5) Les travaux envisagés pour améliorer le trafic sur les voies du périphérique et la création de couvertures partielles pour la création d'espaces verts, constituent des pistes à poursuivre afin de rapprocher la petite couronne de banlieue de Paris et ainsi de tracer de nouvelles communications entre les quartiers.

6) Les stationnements sont aussi participatifs des déplacements et l'utilisation des véhicules suppose des temps d'arrêts et donc des réserves de stationnements, notamment sur voirie aussi. Dans le cadre d'une offre pérenne et pour des temps limités, il est indispensable de prévoir des aménagements réguliers en fonction des situations locales notamment pour des places à réserver aux livraisons et à certaines catégories d'usagers. Dans ces conditions il convient de :

- **Réglementation** stricte du stationnement, en faveur de la "dépose", au détriment du stationnement "Ventouse".

- **Meilleure exploitation des diverses ressources de stationnements existants** en passant des accords et contrats avec les bailleurs sociaux pour des mises à dispositions ou locations de leurs parcs vacants de places, selon des tarifications, dissuasives de l'utilisation des voitures particulières.

7) En ce qui concerne les nuisances sonores, il conviendrait d'orienter les équipements publics vers des revêtements d'asphalte adaptés, de murs anti-bruits sur les portions à proximité des périphériques, voire de la couverture partielle ou totale de ces portions (comme le projet engagé pour la portion de périphérique entre la porte de Vanves et la porte d'Orléans).

L'effet de diminution du nombre de véhicules circulant et son impact positif sur la qualité de l'air, dès lors que les aspects qualitatifs des transports en commun seront respectés, n'en sera que plus significatif.

C) Développer les alternatives à la voiture :

Comme l'essentiel de la pollution engendrée par les transports correspond à des émissions commises en banlieue et particulièrement en première couronne, l'air pur des parisiens et franciliens dépend directement de **l'amélioration et la diversification de l'offre de transports publics en banlieue dense, puis à Paris.**

Il semble important de :

1) Améliorer et mailler le réseau de transports en commun lourds (métros, tramways, bus en sites propres) en première couronne, selon des objectifs qualitatifs d'aménagements. Ainsi, lorsqu'il sera plus rapide et aussi et surtout plus confortable d'utiliser ces transports en commun, les usagers - comme c'est déjà le cas dans Paris intra-muros - se résoudront naturellement à les préférer aux solutions individuelles.

De ce fait, trois axes d'actions nous semblent nécessaires :

a - Soutenir fermement tous les projets de transports en commun performants, confortables et non polluants en proche banlieue afin de favoriser les connexions de banlieues à banlieues et de banlieues à Paris.

b - Aller dans le sens de la création **d'un centre d'agglomération dense et connecté**, incluant sur un pied d'égalité Paris et les communes limitrophes.

c - Réorienter le trafic et le réseau parisiens vers de nouvelles habitudes d'utilisation des transports en communs requalifiés transports " sains ".

3) Concevoir et ordonner par des financements municipaux ou régionaux, un réel **service public alternatif** de déplacements collectifs à fonctionnements électriques ou selon des techniques de bio carburants : **lignes de taxis sur parcours déterminés ou non**, lignes de mini bus en liaisons routières ou ferroviaires...

Des points et/ou stations de recharges de batteries, réguliers à distances estimées, près ou sur grands axes et aux portes de Paris, à proximité de parkings relais, parkings résidents, lesquels pourraient être conçus en sous-sols (sous des stades par exemple) afin d'éviter les émanations polluantes de surface.

4) Permettre aux particuliers, d'utiliser régulièrement des véhicules de ville électriques, sous formes de locations ou de ventes groupées (voir plus loin) à prix attractifs de véhicules électriques - deux roues motorisés, voitures, mini bus, mini bus taxis - pour des parcours familiaux ou collectifs.

5) Développer les déplacements en vélos, car ils sont non polluants, agréables, et " *c'est bon pour la santé* ".

A Paris et proche banlieue, les distances sont courtes et ne comportent que peu de pentes, ce qui en fait une ville facilement accessible aux vélos.

Toutefois il existe trois grands freins au développement du vélo :

- la peur de se retrouver dans une circulation automobile dense, perçue comme dangereuse.
- les manques de places pour ranger les vélos.
- les petites pannes que l'on ne sait pas réparer : les vélos se retrouvent souvent remisés dans des coins.

Les solutions sont donc de :

- o Développer un **réseau pour les vélos, protégé et roulant** (il faut aussi que le déplacement soit efficace pour que l'usage du vélo ne se limite pas à la promenade du dimanche).

Aujourd'hui, le réseau cyclable protégé est discontinu : les cyclistes se retrouvent fatalement à un moment donné dans la circulation générale.

Il serait important de diminuer notablement le nombre de ces situations, de développer les locaux à vélos dans les immeubles et de promouvoir des vélos ultra fiables (comme les voitures) afin d'éviter tous les incidents et les petites tracasseries qui se produisent régulièrement.

Des mises à dispositions de vélos de villes à utilisations simples et fiables, **en self-service**, comme à Lyon, répondent aux deux derniers problèmes

Ainsi en catalogue de services communaux et régionaux à organiser, il est envisageable de susciter :

- Une formule de libre-service à cartes magnétiques, de vélos de villes à Paris et petite couronne – service public gratuit – à disposition sur des stations proches de connexions de transports. (exemple : station métro MALAKOF Plateau de Vanves).

- **Des aménagements sur ces stations** d'ateliers de réparations courantes permettant également les renouvellements de stocks et des activités économiques.

QUELLES MODIFICATIONS LES PARISIENS DEVRAIENT-ILS EVENTUELLEMENT APPORTER A LEURS HABITUDES DE DEPLACEMENTS ?

En matière de modes de transports, il ne s'agit pas de réduire à néant l'utilisation des véhicules automobiles mais de susciter des incitations réelles pour le développement d'une **diversité de choix en matière de transports collectifs et de transports à circulation douce ou d'agréments**.

Comme précisé au paragraphe précédent, **des voitures, bus, mini bus, taxis collectifs et deux roues motorisés à moteurs électriques** ou fonctionnant avec des biocarburants constitueraient un panel d'offres de déplacements publics.

- **L'usage de vélos de villes et de nouveaux véhicules à assistance électrique** au pédalage tels qu'ils peuvent déjà exister (tripteurs destinés à livraisons...), devrait permettre la mise à disposition de nouveaux moyens plus individuels de transports, avec ou non des systèmes d'abonnements pour certains trajets, en particulier pour les transports d'objets...

- **Des incitations concrètes aux co-voiturages pourraient être envisagées avec des propositions** de clauses particulières de contrats d'assurance assorties de nouvelles formes de Bonus **et de** constitutions de réseaux d'acteurs de ces services (via des automobiles clubs notamment ...), avec communications de vignettes signalétiques à apposer sur les véhicules concernés...

- **Des achats collectifs de véhicules (clubs partagés)** correspondraient à de nouvelles habitudes de déplacements par regroupements de locataires d'un même immeuble ou ensemble d'immeubles autour de gestions communes d'utilisations.

- **Des locations à la journée** ou à l'heure, de véhicules automobiles ou de deux roues motorisés pour des petits déplacements individuels ou familiaux, s'ajouteraient aux offres actuelles des sociétés de locations ou susciteraient de nouvelles initiatives publiques ou privées.

THEME - FAVORISER L'ACCESSIBILITE ET LA JUSTICE SOCIALE

- **QUELLES SONT LES PERSONNES QUI RENCONTRENT LES DIFFICULTES DE DEPLACEMENT LES PLUS IMPORTANTES DANS VOTRE ARRONDISSEMENT ? PRECISER LES RAISONS DE CES DIFFICULTES.**

En premier lieu, il est nécessaire de considérer ceux des habitants qui sont les plus fragiles socialement du fait de leur âge, de leurs situations familiales ou financières ainsi que les personnes victimes de handicaps physiques ou mentaux puis les personnes ayant des enfants en bas âges, parents de familles nombreuses : exemple des poussettes pour des parents de jumeaux, triplés ou plus).

N'oublions pas les personnes illettrées (des problèmes cruciaux d'alphabétisation sont à dénoter encore aujourd'hui) et celles qui, ne sachant pas lire, ne se sentent pas capables d'utiliser les transports (collectifs ou individuels).

- **QUELLES SONT VOS PROPOSITIONS CONCRETES POUR REPONDRE A CES BESOINS (AMENAGEMENT DE L'ESPACE PUBLIC, TARIFICATION A ADAPTER...)?**

À défaut du **Principe général souhaité par une majorité des membres du Conseil, de la Gratuité totale des transports publics (Paris et banlieue)** – notamment des métros et RER, il serait optimum de prévoir dans un premier temps les aménagements suivants :

LES TARIFICATIONS

Actuellement, les coûts des transports sont en incessantes augmentations sans vraiment tenir compte de la situation des plus démunis.

Si les personnes âgées peuvent bénéficier de conditions apparentes de gratuité avec les cartes Emeraude et Améthyste et les bénéficiaires du RMI de chèques mobilité à tarifs réduits, les chômeurs indemnisés à faibles taux, ceux de longue durée, les non indemnisés ou ceux en situation de fin de droits, sont soumis aux tarifs pleins, ce qui constitue des injustices très pénalisantes.

Pour les demandeurs d'emplois et les personnes à revenus modestes :

La Gratuité totale des transports publics doit être généralisée (ou du moins sous réserves de réductions importantes et notables en fonction de la réalité des revenus et des "couvertures sociales"), avec par exemple des possibilités de délivrance de cartes hebdomadaires ou mensuelles par les ANPE ou les Bureaux d'Aide Sociale, Services sociaux municipaux ou régionaux.

Pour les handicapés :

La gratuité des transports devrait être également acquise à la plupart des handicapés.

Pour les usagers payants :

Des mesures progressives de baisses tarifaires seraient envisagées grâce à :

- **Des projets de tickets à l'unité**, selon une tarification au temps - une durée de 2 heures par exemple - quel que soit le transport utilisé, permettraient aux grands banlieusards – comme aux parisiens aussi - de voyager plus aisément.
- **une prise en charge partielle et collective des transports** serait assurée conjointement par l'Impôt direct sur les revenus et pour une fraction par les impôts locaux (tous les revenus qu'ils soient salariaux, industriels ou financiers, spéculatifs seraient concernés...).
- **des études de mesures** pourraient s'attacher à faire baisser les prix des taxis dans Paris même mais surtout en dehors et en proches banlieues.

LES HORAIRES DE DEPLACEMENTS :

La circulation métropolitaine pourrait s'envisager, à court terme, la **NUIT**, les vendredi samedi et dimanche, jusqu'à extension, à plus long terme, vers une circulation **nocturne même en semaine**, comme en Allemagne.

Dans un premier temps cette même circulation métropolitaine serait étendue la semaine à des heures plus tardives, de nuit notamment après une heure du matin, de manière à faire correspondre le passage du dernier métro à l'heure de fermeture des cafés (deux heures du matin).

La circulation de bus la nuit, en plus des lignes " noctiliennes " déjà opérantes, devrait s'étendre à l'ensemble des autres lignes, les jeudi, vendredi et samedi soirs – notamment dans les banlieues se trouvant en carence de desserte de transport.

AMENAGEMENTS DE L'ESPACE PUBLIC :

Aménagements piétonniers et circulations douces :

Autoriser les vélos à utiliser certaines rues à sens unique, en contre-sens, sous réserve d'une largeur suffisante (comme rue Didot).

Des aménagements de pistes cyclables, indépendantes et sécurisées, devraient être coordonnés avec des parcours pédestres et des rues piétonnes de manière à constituer un maillage de lieux de circulations vertes et douces ou pourraient se réimplanter des petits commerces de proximité ou des zones d'activités artisanales.

Pour les handicapés, notamment ceux qui se déplacent en fauteuils roulants, des aménagements de bus seraient à généraliser, avec des systèmes de plate formes intérieures relevables et des espaces ouverts pour qu'ils puissent voyager en toute sécurité et avec le meilleur confort possible.

Redimensionner et adapter les escalators de grandes surfaces ou des espaces publics à étages à la largeur des fauteuils roulants.

L'usage du transport par métro est particulièrement difficile et souvent impossible pour la plupart des handicapés. Dans les projets d'extension des lignes et dans les réaménagements de certaines stations existantes et communicantes, il s'agirait de prévoir la construction et la dotation d'un réseau partiel de lignes ou de portions de lignes et donc de stations ciblées, **d'ascenseurs leur permettant l'accès à ce type de déplacements collectifs**. L'ensemble des stations choisies se devra ainsi d'être réajusté et adapté à l'accueil des handicapés, notamment pour les stations qui sont reliées et connectées particulièrement à des transports de surface.

Pour rester en cohérence avec les déplacements par bus, il sera nécessaire de prévoir les mêmes types d'aménagements, avec des ouvertures larges de portes, des espaces ouverts appropriés dans chaque voiture pour les voyages en fauteuils et des places réservées à ces nouveaux usagers.

Une communication visuelle et sonore publique, doit appuyer ces aménagements autour d'une campagne de sensibilisation générale de tous les citoyens aux respects des libertés fondamentales et collectives prioritaires liées aux transports publics et dénonçant de nombreux cas d'incivilités. Une édition conjointe d'une charte de circulation et un code de la rue **illustré (pour être lu ou compris par tous) pourraient compléter l'information du public**.

THEME - RENDRE LA VILLE PLUS BELLE ET PLUS AGREABLE

- **DANS VOTRE ARRONDISSEMENT, EXISTE T'IL DES DIFFICULTES PARTICULIERES DE COHABITATION ENTRE USAGERS DE L'ESPACE PUBLIC (VOITURES, VELOS, PIETONS, 2 ROUES, MOTORISES, BUS...) ?**

La dangerosité des couloirs de bus et des pistes cyclables est souvent une réalité quotidienne : des endroits nombreux peuvent être signalés, sur les boulevards des maréchaux Brune et Jourdan, aux intersections de rues à double sens ou de rues menant au cœur de l'arrondissement.

Par exemple, des véhicules qui circulent sur le boulevard Brune et qui désirent emprunter, sur la droite la rue Didot, n'ont pas une visibilité suffisante sur le couloir de bus et ils ne peuvent anticiper assez tôt l'arrivée prioritaire d'un taxi ou d'un deux roues. Les risques d'accrochage ou d'accident sont fréquents.

Par son implantation et ses aménagements, le **TRAMWAY** doit sans doute remédier partiellement à ces inconvénients, mais le problème reste entier dans d'autres arrondissements et lieux.

Des stationnements abusifs sur des pistes cyclables (dans de nombreuses rues de l'arrondissement) ou sur des emplacements interdits sont aussi à dénoter.

Ainsi Porte de Vanves, de nombreux véhicules stationnent de manière sauvage, rue Julia Bartet, au centre de la chaussée. D'autres souvent séjournent longtemps, en épaves, près des Restos du Cœur.

Ces constatations posent la question de l'insuffisance de lieux de stationnements sur la partie sud de l'arrondissement et, notamment de stationnements autorisés et gratuits.

- **QUELLES SONT VOS PROPOSITIONS CONCRETES D'AMENAGEMENT POUR UN MEILLEUR PARTAGE DE L'ESPACE PUBLIC ET L'AMELIORATION DE LA QUALITE DE " CES ESPACES ?**

Des miroirs aux entrées de rues dotées de couloirs de bus ou de pistes cyclables, devraient être implantés et orientés afin de prévenir de la circulation réelle précisément sur ces pistes cyclables et couloirs de bus et ainsi pouvoir palier aux inconvénients incontournables des angles morts sur les voitures particulières.

Des implantations analogues peuvent être généralisées, pour les mêmes raisons à

l'entrée et à la sortie des parkings d'immeubles.

Des enlèvements de véhicules gênants avec éventuellement mises en fourrières d'office au-delà de 48h de stationnement abusif au même emplacement, peuvent devenir des mesures nécessaires.

Alternativement, il est primordial de construire ou de proposer des solutions acceptables par les populations, **de stationnements gratuits ou très peu onéreux, en surfaces, dans un cadre de proximité et d'accessibilité :**

- **Des stationnements résidentiels mieux généralisés**, sur rues, ou dans des parkings d'immeubles déjà existants, à prix régulés que ce soit dans le secteur public ou privé, avec exclusion éventuelle des véhicules les plus polluants.
- **Des aménagements ou constructions de parkings souterrains** sécurisés pouvant permettre aux personnes à condition modeste, par la gratuité ou selon des tarifs dégressifs en fonction des revenus, d'accéder à ces services.
- **La permanence, en certains lieux conservés de stationnements gratuits**, doivent rester une priorité, notamment dans des quartiers difficiles et de regroupements de populations modestes. Les aménagements de voirie se doivent d'intégrer cette dimension de coût et de destination collective en perspective, même et surtout dans le cadre de projets "verts".
- **Des parkings sous stades** peuvent apporter des solutions envisageables, la chaleur dégagée en sous-sol permettant en outre de chauffer les terrains de sports.

L'interdiction à de gros véhicules polluants et trop bruyants d'entrer sur Paris, doivent se traduire par des offres corrélatives destinées à :

- **Des aménagements de Centres de stationnements et de redistributions, pour les livraisons lourdes et plurielles** – c'est à dire pour livraisons par camions de gros tonnages - desservant les livraisons groupées de plusieurs commerces ou surfaces.
- **La situation de ces centres à proximité des portes** et des sorties d'autoroutes, en zones d'activités, suffisamment végétalisées, doit permettre de répartir dans des véhicules plus légers ou moins encombrants et non polluants ou électriques et silencieux, les livraisons à effectuer par quartiers.
- **La réservation de taxis publics en station sur des aires et des emplacements définis** constituerait l'une des offres diverses de locations auxquelles pourraient s'adjoindre des forfaits pour des deux roues et des utilisations individuelles.
- **L'affectation d'aires plus importantes en surfaces**, aisément divisibles en plus petites parcelles, pour des livraisons, à proximité ou devant les commerces, peut constituer des alternatives de stationnements alternés de véhicules de différentes tailles allant indifféremment du vélo au camion.
- **La configuration de ces aires doit être envisagée** pour être aussi des espaces de déménagements, pour les habitants d'immeubles proches, ainsi que des places de stationnements de nuit pour des véhicules professionnels.
 - **La prolifération des espaces publicitaires** gagne au-delà des périphéries des cités, les centres villes et il devient primordial d'en réduire notablement la quantité notamment en ce qui concerne ceux réservés à l'automobile.

THEME - ACCROITRE LA VITALITE ECONOMIQUE

- **VOTRE ARRONDISSEMENT CONNAIT-IL DES DIFFICULTES PARTICULIERES EN TERMES DE DEPLACEMENTS LIES AUX ACTIVITES ECONOMIQUES, COMMERCIALES, TOURISTIQUES... SI OUI, LESQUELLES ?**

Une pollution importante s'exerce portes de Vanves avec surtout les lignes de bus RATP 95 et 58, les conducteurs laissant fréquemment tourner les moteurs.

Rue des plantes, en face de l'hôtel Ibis, régulièrement c'est la même constatation avec des cars de tourisme en stationnements provisoires.

Place de Catalogne des bus ou cars de tourisme stationnent sur la piste cyclable.

Porte de Vanves, l'espace public est occupé de manière excessive le week end par le Marché aux puces qui, par son extension, bouche ou perturbe des accès à des lieux publics ou privés, entrave la circulation des bus notamment sur l'Avenue Marc Sangnier et l'Avenue Georges Lafenestre en occasionnant des encombrements avec des stationnements en milieu de chaussée.

▪ **SELON VOUS QUELLES SONT LES REPONSES A APPORTER TOUT EN MAINTENANT ET DEVELOPPANT LES ACTIVITES ECONOMIQUES ?**

~ **AU NIVEAU PARISIEN ?**

Plusieurs propositions ont été débattues et retenues :

- **La configuration et l'aménagement de parkings aux abords des résidences** (en sous sols d'immeubles), de zones de livraisons d'1 demi-heure à 1h environ.
- La réimplantation des petits commerces dans des rues à déterminer dans le cadre d'un plan d'aménagement, pour des circulations douces ou des délimitations de zones vertes.
- **La priorité laissée aux déplacements piétonniers** dans des rues à vocation d'animations touristiques, culturelles ou commerciales, doit permettre de **redéfinir un nouveau rapport à l'espace public**, lui-même générateur d'activités économiques autour de métiers d'artisans, de commerces "de bouche" ou alimentaires, de restaurants et cafés et de boutiques variées caractéristiques du patrimoine des quartiers, qui ne soient pas uniquement des boutiques de luxe.
- **Des restrictions à la circulation automobile ou à celles des deux roues motorisées**, - à l'exception des heures prévues pour les livraisons - doivent pouvoir être appliquées sur certaines rues de manière diversifiées, que ce soit temporairement, certains jours de semaine ou à certaines heures de la journée ou de manière continue et permanente.
- **L'Avancement le matin ou dans la nuit, des heures de livraisons de marchandises** en fonction des activités de quartiers et des implantations commerciales.
- **Des utilisations plus fréquentes de modes de livraisons légers** : vélos, scooters électriques appareillés, voitures camionnettes électriques, voire des modes de transports pedestres tirés ou poussés pour de courtes distances...
- **L'utilisation des voies ferrées autour de Paris** serait à redéployer avec des relais effectifs organisés par petites unités de transports camions fonctionnant au gaz naturel par exemple.
- **L'augmentation des aires de stationnements de vélos** à prévoir aux abords des stations de tramways et de métro.
- **Des affectations de lignes RER aux transports de marchandises**, à des heures de nuit par exemple.
- **Le Développement des transports fluviaux** à la fois pour des voyageurs et des marchandises.

Une concertation est à organiser pour la requalification de la Petite Ceinture (transport de marchandises, coulée verte, ou autres projets de nature touristique et/ou culturelle ?

Le Conseil de Quartier a, pour sa part, connaissance de projets divers dont certains, s'inscrivant dans le cadre d'activités générées par la mémoire de Paris, peuvent être débattus et proposés par son intermédiaire.

~ **AU NIVEAU DE VOTRE ARRONDISSEMENT ?**

Le même type d'incitation pour la réimplantation des petits commerces et artisanats dans des rues traditionnellement vouées à ces activités, doit se déterminer à partir d'initiatives municipales vers des circulations douces, des zones vertes et des priorités aux déplacements piétonniers. L'aménagement de la rue Raymond Losserand avec la construction, dans la station EDF, d'un Hôtel d'activités, devrait susciter des déplacements

nouveaux nécessitant des aménagements particuliers et l'émergence et zones 30 ou piétonnes que ce soit temporairement, à certains jours de semaine ou heures ou de manière continue ou permanente.

Des stationnements de vélos sont à prévoir aux abords des stations de tramways

Réouverture d'un arrêt train de banlieue à la gare OUEST CEINTURE pour des

THEME - PARIS AU COEUR DE L'AGGLOMERATION.

QUELS BESOINS VOUS PARAISSENT MAL SATISFATS DANS LES LIAISONS PARIS BANLIEUE POUR LES PARISIENS ET LES AUTRES FRANCILIENS ?

Pour partie, cette question a été traitée dans le premier chapitre et premier thème consacré à la qualité de l'air et à la Santé Publique.

Les Boulevards des Maréchaux puis le périphérique constituent des barrières frontières presque infranchissables entre les populations de la banlieue couronne et de Paris en sa périphérie.

Des besoins de communications simples doivent être satisfaits afin de développer des activités de transit et de commerce entre les communes concernées et les arrondissements du pourtour parisien.

Les communes de la couronne veulent tirer partie des flux de déplacements avec la capitale pour l'emploi et le développement économique.

L'aménagement et les travaux engagés du tramway, d'une part, et les couvertures du périphérique d'autre part apportent, pour les parcours qu'ils concernent des débuts de réponses pour créer des réseaux et des premières extensions de territoires en mutations.

Néanmoins la coupure du périphérique accentue l'absence d'interpénétration des transports parisiens, compacts et durables avec les réseaux plus clairsemés des banlieues en déficit aussi de rocade pénétrantes et de parkings permettant le transfert de circulation de la voiture vers les transports en commun.

Les besoins en stationnements concernent aussi les deux roues pour lesquels un effort particulier doit être engagé pour multiplier les arceaux avec des emplacements à prévoir aux abords de la petite couronne et des lieux de connexions de transports de surface.

Les carences de dessertes de transports et de parcs de stationnements imposent des mesures diversifiées.

QUELLES MESURES PRENDRE POUR FACILITER LES LIAISONS ENTRE PARIS ET LES COMMUNES VOISINES ? **AU NIVEAU PARISIEN**

Les carences de dessertes de transports et de parcs de stationnements imposent des mesures diversifiées, notamment :

- **Dotation de ces territoires** en nouveaux transports relais et liaisons par des lignes de mini bus, de taxis collectifs pour joindre les principales correspondances de bus tramways et métro, de jour comme de nuit.
- **Relais des bassins d'emplois** à Paris par réseaux ferroviaires, bus, navettes, cars (privés ou publics)
- **Mise en chantier du projet de métro circulaire.**
- **Développement de maillages en banlieues** et de liaisons inter banlieues par navettes des lignes de RER.
- **La prolongation dans les deux sens** - Banlieues Paris et Paris Banlieues – d'un réseau de lignes de bus et de métro existantes de manière à connecter les villes situés aux portes de la capitale au cœur des arrondissements parisiens et inversement est donc un projet à plutôt court terme
- **Réductions de la fracture périphérique** par des couvertures et des aménagements verts et piétonniers et un maillage de voies piétonnières et de pistes cyclables de Paris vers banlieues et de matérialisation de coulées vertes ;

- **Généralisation des transports de surface** la nuit avec des liaisons diversifiées d'itinéraires.
- **Constructions de parkings** – de préférence souterrains ou sous couvertures à proximité des ensembles d'immeubles de parts et d'autres du périphérique.

– **AU NIVEAU DE VOTRE ARRONDISSEMENT**

Des contacts récents avec des milieux associatifs de Malakoff et de Vanves à l'occasion du projet de couverture du périphérique qui va s'étendre en espaces verts pour l'essentiel de la porte de Vanves à la porte de la Plaine, révèlent des préoccupations communes en matière d'urbanisme et de priorités de choix en matière culturelle, touristique et de qualité de vie, d'air et d'échanges, pour nouer ou renouer un véritable lien social entre les habitants.

A ces fins les travaux engagés pour l'aménagement de la dalle sur périphérique, vont jeter les premiers ponts de contacts souhaités autour d'un certain nombre de propositions partagées.

Parmi celles-ci peuvent être citées, sans que ce soit exhaustif, les mesures suivantes :

- **Favoriser le tracé et le repérage** de voies piétonnes au cœur d'un parcours vert, des portes de Vanves et de la plaine et de la rue Julia Bartet jusqu'aux cœur des villes de Vanves et Malakoff.
- **Favoriser l'aménagement de la piste cyclable** en Coulée verte du Sud Parisien (prolongement de la coulée existante par la rue Vercingétorix à Malakoff) –
- **Etudier le tracé et détour d'une piste cyclable** à créer de la rue Julia Bartet à la rue Jean Bleuzen à Vanves.
- **Etudier l'implantation d'une Maison du vélo** – libre service aux abords des métros Porte de Vanves ou Malakoff Plateau de Vanves.
- **Envisager l'aménagement de parkings** aux extrémités de la dalle de couverture du Périphérique, côté Vanves ou côté Malakoff.
- **Réouverture, pour liaison avec tramway sud**, de la gare SNCF Petite Ceinture à la Porte de Vanves.

En outre ne pas oublier

- **Relayer Montrouge à la Porte d'Orléans** par le prolongement de la ligne **4 du métro**
- **Prolongement de la ligne de bus 191** jusqu'à la Gare Montparnasse.