

Stationnement et circulation

Atelier du Coteau

Point d'étape après l'atelier n°4 du 11/02/2019

1. Méthodologie suivie lors de l'atelier n°1 du 17 décembre 2018

10 participants à l'atelier :

- 1 animateur du Comité de quartier
- 6 habitants choisis par le Comité de quartier dans une diversité géographique
- 1 participante au Comité de pilotage de l'étude
- 1 élu municipal de référence
- 1 agent municipal des Services techniques (non votant)

Classement des thématiques proposées

Vote des 9 habitants dans une échelle de 1 à 5 du moins important au plus important.

Le potentiel est donc de 45 points par thème.

Après avoir écarté le manque de place de PMR non significatif dans le quartier et après avoir regroupé le stationnement sur le trottoir avec le stationnement sauvage, on constate une **hiérarchie des thématiques en 3 groupes** :

1. Vitesse de circulation (en rouge sur le plan)	39 pts
2. Flux de véhicules et de poids lourds (en violet)	38 pts
3. Rues saturées le soir (en bleu ciel)	37 pts

4. Stationnement sauvage (en pourpre)	31 pts
5. Flux important dans les rues résidentielles (en jaune)	30 pts

6. Danger piéton/circulation (pastille rouge)	27 pts
6. Difficulté de compréhension de la réglementation	27 pts
8. Difficulté entre la circulation et le stationnement	25 pts
8. Présence de voitures ventouses	25 pts

Stationnement sur le trottoir → regroupé avec stationnement sauvage

Manque de places PMR → écarté au départ car non significatif

Remarque :

Alors que l'objectif premier de la démarche de la consultation porte sur les problèmes de stationnement, les commentaires et les demandes des habitants portent beaucoup plus sur la résolution de problèmes de circulation et des enjeux de sécurité qui y sont liés (deux des trois thématiques majeures).

Caractérisation des thématiques sur une carte du quartier

Les voies qui concentrent les plus grosses difficultés sont au nord de la commune :

- la rue Emile Zola (5 thématiques)
- le bd de la Vanne dans sa partie nord (5 thématiques à l'extrémité nord, puis 2 thématiques)
- la rue du Coteau (4 thématiques)
- le petit tronçon de la rue de la Citadelle entre les deux (4 thématiques)
- la rue des Vignes dans son tronçon rue du Coteau-rue Choplin (2 thématiques).

De là, il faut travailler avec une cartographie qui ne se limite pas à la frontière du quartier telle que définie de façon administrative pour des besoins d'organisation des comités de quartier : c'est particulièrement vrai pour l'interface avec le quartier du centre-ville matérialisée par la rue des Vignes.

Un compte-rendu de cet atelier n°1 a été diffusé aux habitants du Coteau pour commentaires et d'éventuels ajouts : 5 contributions ont été apportées, et prises en compte lorsque le niveau d'acuité des problèmes signalés était du même ordre que ceux identifiés lors de l'atelier n°1.

L'atelier n°2 du 17 janvier et l'atelier n°3 du 28 janvier ont l'un comme l'autre réuni 17 personnes, dont les 6 habitants présents lors de l'atelier n°1 ainsi que l'animateur du Comité de quartier et l'élu référent. Certains des habitants qui avaient manifesté leur intérêt pour la démarche sans pouvoir participer à l'atelier n°1 ont fait parvenir des remarques sur le compte-rendu de l'atelier n°1.

Un constat : de par la nature des remarques et des demandes des présents, ces deux ateliers du mois de janvier ont confirmé la hiérarchisation des thématiques, en approfondissant certaines demandes.

2. Analyse des problèmes de circulation et de signalisation routière

Les voies concernées constituent un itinéraire de liaison entre l'entrée/sortie de l'autoroute A6 à Arcueil (localisée par un cercle violet sur la carte) et le centre de Cachan : rue Emile Zola - bd de la Vanne - rue de la Citadelle - rue du Coteau - rue Etienne Dolet à l'aller/rue des Vignes au retour.

Dans le sens montant, l'utilisation depuis la rue de la Citadelle de la rue Emile Zola permet d'accéder à l'entrée de l'autoroute A6 : c'est un raccourci qui permet d'éviter le feu tricolore de la rue du Colonel Fabien à l'intersection avec la rue Gabriel Péri.

On y observe un trafic de transit avec une vitesse excessive alors que ce sont des rues résidentielles.

Le trafic de transit concerne certes les véhicules légers, mais aussi les poids lourds, alors que certaines rues leur sont interdites (tonnage inférieur à 3,5t) : rue Emile Zola, rue du Coteau dans les deux sens de circulation, rue de la Citadelle dans le sens montant.

Certains poids lourds roulent très vite. Il n'est pas rare que des véhicules en stationnement soient endommagés.

Un recensement sur le terrain montre que, si les entrées dans Cachan depuis la rue Gabriel Péri, de la rue Emile Zola à la rue des Saussaies, sont toutes interdites aux poids lourds par le panneau d'interdiction aux véhicules de plus de 3,5 t, on observe :

- qu'au feu tricolore situé sous la bretelle A6a à l'intersection avec la rue du Colonel Fabien, le panneau « Cachan » incite à continuer tout droit, alors qu'en toute logique il faudrait plutôt un panneau « Cachan centre » orientant vers la droite avec une mention « itinéraire poids lourds » ;
- qu'ensuite, si la rue de la Citadelle, limitrophe de Cachan et Arcueil, est interdite aux véhicules de plus de 3,5t dans le sens montant (côté Cachan), elle est autorisée aux poids lourds sans limitation de tonnage dans le sens descendant (côté Arcueil) malgré la présence de l'école et du collège Saint-Joseph. Seul leur stationnement y est interdit.

Une différence de traitement dont on ne voit pas la justification car la rue du Colonel Fabien est bien mieux dimensionnée pour acheminer des poids lourds vers l'axe rue de la Convention (Arcueil) – av. Cousin de Méricourt (Cachan) : une vraie file de circulation dans chaque sens jusqu'au large rond point avec la rue de la Division Leclerc, puis la rue de La Fontaine en sens unique ;

- que le tronçon le plus problématique du bd de la Vanne n'est pas traité correctement : une limitation du tonnage à 10t au niveau de la rue du Lunain mais aucune limitation du côté de la rue de la Citadelle : il y a certes un panneau de limitation à 10t mais tourné vers la rue de la Citadelle. Il est à noter que cette limitation à 10t, assez ancienne, ne correspond plus à rien sur le plan réglementaire.
- que ce panneau de limitation à 10t que l'on rencontre rue Gaston Audat règle uniquement le sens montant et ne trouve pas son équivalent pour le sens descendant. Même remarque quant à l'obsolescence de cette limitation du tonnage à 10t.

En 2^e rang, on identifie le bd de la Vanne en tant qu'itinéraire d'accès à l'autoroute A6 en venant du sud puisqu'il est interdit d'y accéder depuis la rue Gabriel Péri. C'est l'axe où la vitesse excessive est la plus prégnante compte tenu de la longueur significative de certains tronçons rectilignes.

Avec les applications de localisation du type Waze, des itinéraires qui n'étaient parfois difficilement identifiables qu'en consultant une carte sont maintenant proposés sans que l'utilisateur ait à se soucier de comprendre quoi que ce soit.

Au contraire d'un automobiliste qui consulte une carte et identifie une hiérarchie dans les voies, le logiciel de l'application ne fait pas de distinguo : il faut donc matérialiser cette hiérarchie par des mesures appropriées, notamment en matière de tonnage des véhicules, et rendre difficiles certains itinéraires, au besoin avec la mise en sens unique de certains tronçons.

Ces applications ont également un effet pervers, certes à un degré moindre, sur des rues résidentielles telles que le sentier des Frettes et la rue du Lunain pour rejoindre depuis la rue Gabriel Péri en haut du Coteau, le centre de L'Haÿ les Roses, de Bourg la Reine ou le nord d'Antony.

Du fait de cette assistance automatisée, le comportement de ces conducteurs est orienté vers la vitesse puisque c'est l'itinéraire prescrit par leur application. Dans leur esprit, la vitesse est essentielle.

Il faut mieux hiérarchiser la voirie et traduire cette hiérarchisation par des mesures cohérentes, notamment pour éviter ou décourager le trafic de transit dans les voies à vocation locale.

Mais avant tout, pour supprimer la source des problèmes, on pourrait déjà autoriser pour tous les véhicules venant du sud de Cachan l'accès à l'autoroute A6 par la bretelle récemment aménagée pour les camions du chantier de la station IGR du Grand Paris Express. Cette bretelle est largement dimensionnée et on ne voit pas quel inconvénient l'extension de son usage pourrait créer. Elle est, de fait, déjà utilisée.

3. Analyse des problèmes de stationnement

En termes de stationnement résidentiel, on identifie une saturation nocturne

- **dans le nord du quartier :** les rues déjà citées (rue du Coteau, bd de la Vanne dans sa partie Nord, rue Emile Zola), auxquelles il convient d'ajouter la rue de Rungis, le sentier des Goischères et le sentier Defait.
- **la rue des Vignes dans son ensemble,** de l'avenue Léon Blum à la rue du Coteau : stationnement unilatéral jusqu'à la rue de la Pléiade, bilatéral ensuite, dont la capacité est insuffisante pour accueillir un nombre croissant de véhicules. La situation est particulièrement aiguë entre la rue de la Pléiade et l'intersection avec la rue du Coteau et la rue Etienne Dolet, là où la circulation est à double sens.
- **autour des immeubles Cogedim de la rue Gabriel Péri et de l'immeuble Gustave Courbet :** cette saturation est liée à l'insuffisance de places de parkings des deux immeubles Cogedim déjà habités (50 places environ) et de la résidentialisation de l'immeuble Courbet avec contrôle d'accès au parking dont l'effet a été d'évacuer des véhicules ventouses, des camionnettes notamment.

Les voies concernées sont la rue Gabriel Péri, la rue des Saussaies et l'angle du sentier des Frettes.

Après une période critique lors de l'aménagement du parking de l'immeuble Courbet, la situation s'est sensiblement améliorée (91 places louées sur 108), certains locataires ayant finalement décidé de louer une place et des véhicules ventouses ayant trouvé refuge ailleurs.

Plus généralement, cette saturation nocturne est liée à la densification permise par le PLU, même en zone UD (terme générique pour désigner les zones à caractère pavillonnaire). En effet, le PLU a notamment aboli la notion de surface minimale de terrain pour construire : ceci a favorisé le morcellement foncier et le développement pavillonnaire, et donc le nombre de véhicules.

Dans ce quartier situé assez loin des stations du RER et des lignes de bus à forte fréquence de desserte, la multi-motorisation s'est développée.

En termes de stationnement sauvage, quatre tronçons ont été identifiés :

- bd de la Vanne - rue Emile Zola – sentier des Goischères - sentier Defait,
- rue de la Citadelle, limitrophe entre Cachan et Arcueil, au moment des entrées et sorties de l'école et du collège Saint Joseph,
- avenue du Panorama,
- au bas de la rue des Vignes (de la rue de la Pléiade à la rue du Coteau).

Dans ces rues, on observe beaucoup de stationnement à cheval sur les trottoirs ou sur des bateaux.

En termes de stationnement abusif, les habitants relèvent :

- la présence de taxis anglais de l'entreprise Love Deco Events située 19 avenue Léon Blum (et en cours de liquidation),
- le stationnement nocturne d'une dizaine de camionnettes de l'entreprise Capcom groupe au 50 rue Gabriel Péri.

Quelles mesures réglementaires ou fiscales sont envisageables pour réduire la présence de ces véhicules sur la voie publique ?

4. Sécurité de la circulation et des piétons

Pour accompagner une meilleure hiérarchisation des voies, il convient vraisemblablement d'implanter des « STOP » là où s'applique actuellement la priorité à droite (rue Faure Beaulieu, avenue du Panorama vis à vis du bd de la Vanne) ou d'ajouter des balises de priorité « cédez le passage » à certains endroits pour rendre le dispositif compréhensible (intersection av. Léon Blum-bd de la Vanne et intersection bd de la Vanne-rue de la Pléiade).

La rue Gaston Audat pose un problème particulier de sécurité : du fait du double sens de la voie malgré une file unique de circulation, le premier arrivé en haut ou en bas donne un coup d'accélérateur pour créer sa priorité par rapport à un éventuel vis-à-vis. Les piquets en haut de la rue empêchent tout véhicule montant d'empiéter sur le trottoir, mais il arrive que cet empiètement se produise plus bas là où c'est physiquement possible.

Il est à noter qu'aux heures où le problème se pose, les automobilistes sont en général des parents d'élèves et que les pedibus (organisation des parents sur la base du volontariat pour accompagner à pied les enfants à l'école avec un support logistique de la mairie) n'existent plus.

Enfin, tous les participants à l'atelier souhaitent que les ilots le long des voies soient systématiquement équipés d'un dispositif réfléchissant (cataphotes ou autres) car ces bordures difficiles à voir de nuit sont extrêmement dangereuses, notamment les bordures en granit à angle vif.

5. Propositions des habitants

Au titre de la réduction du trafic de transit sur le Coteau vers l'autoroute A6

- **Autorisation d'accès des véhicules venant du sud de Cachan et du nord de L'Hay les Roses à l'A6** par la bretelle aménagée depuis la rue Gabriel Péri pour les camions du chantier de la station IGR de la ligne 15.
- **Interdiction de circuler aux véhicules de plus de 3,5t sur toute la longueur du bd de la Vanne** et de la rue de la Citadelle (cette dernière mesure est à discuter avec la Ville d'Arcueil).
- **Mise en sens unique descendant de la rue Emile Zola entre la rue Gabriel Péri et le sentier des Goischères.** Petite gêne pour les quelques riverains de ce très petit tronçon, mais bénéfique sans commune mesure.
- **Mise en place d'un obstacle physique pour empêcher toute entrée sur l'autoroute A6 par la nouvelle bretelle depuis le sentier Defait** (par les véhicules qui ne pourraient plus monter la rue Emile Zola pour accéder à l'A6 comme actuellement).

Pour limiter le report de trafic d'accès à l'A6 sur la rue du Colonel Fabien au risque éventuel de l'engorger, il est souhaité que la nouvelle bretelle soit effectivement ouverte à tous les véhicules.

Pour conforter la mise en place de ces mesures, il est souhaitable de réaliser des comptages directionnels aux carrefours concernés.

Au titre de la réduction du trafic de transit sur le Coteau en direction du centre de Cachan

Actuellement, lorsque l'on vient du carrefour des 4 chemins d'Arcueil, au feu tricolore situé sous le pont de l'A6a, Cachan est fléché tout droit, c'est à dire que les conducteurs sont incités à poursuivre leur route sur la rue Gabriel Péri. Ce n'est qu'au rond point avec la rue des Saussaies que l'on trouve un panneau Cachan centre, alors même que cette rue est interdite aux véhicules de plus de 3,5t.

A ce même feu tricolore, afin d'inciter à tourner rue du Colonel Fabien pour aller dans le centre de Cachan via la rue de la Convention, puis l'avenue Cousin de Méricourt, il apparaît souhaitable d'implanter (sur le territoire de Cachan) un panneau fléchant *Cachan centre* avec le panneau bleu itinéraire *Poids lourds* et de supprimer le panneau actuel fléchant *Cachan* tout droit.

Cette mesure laisse le choix aux poids lourds de poursuivre rue du Colonel Fabien ou de tourner à gauche sur la rue de la Citadelle, autorisée dans le sens descendant : il faudra discuter avec la Ville d'Arcueil une interdiction aux véhicules de plus de 3,5t pour assurer une cohérence sur cette voie.

Au titre de la hiérarchisation de la voirie

- **Implantation de panneaux STOP avenue du Panorama et rue Faure Beaulieu** aux intersections avec le bd de la Vanne (unanimité).
- **Implantation de panneaux STOP rue des Vignes et rue du Coteau** à l'intersection avec la rue Etienne Dolet (unanimité).
- **Implantation d'un panneau STOP allée des Hautes Bruyères** à l'intersection avec la rue Gabriel Péri (unanimité).
- **Implantation d'une balise de priorité bd de la Vanne côté sud** à l'intersection avec l'avenue Léon Blum (unanimité).

Au titre de l'amélioration de la sécurité de la circulation et des cheminements des piétons

- **L'extension à tout le Coteau de la zone 30** et mise en place d'une signalétique cohérente (unanimité).
- **Implantation d'un passage piéton au bas de la rue du Coteau** (unanimité).
- **Mise en sens unique de la rue Gaston Audat entre la rue Etienne Dolet et la rue des Vignes**, dans le sens montant, pour apaiser la circulation (unanimité).
- **Mise en sens unique de la rue des Vignes entre la rue de la Pléiade et la rue du Coteau**, dans le descendant sens sud-nord, avec implantation d'un ralentisseur au niveau de l'allée de la Fontaine couverte (unanimité).
- **Interdiction de la rue Félix Choplin aux véhicules de plus de 3,5t** : cette mesure (unanimentement souhaitée) concerne une rue étroite et très utilisée par les familles sur le chemin de l'école et qui devra rester à double sens pour assurer 2 boucles de circulation. Cette interdiction devrait s'appliquer également au **tronçon de la rue Guichard situé entre la rue Etienne Dolet et la rue François Delage**.

Ces propositions doivent être discutées avec l'atelier du Centre-ville.

- **Etude concertée de l'aménagement de la partie nord du bd de la Vanne** fondée sur un bilan de l'aménagement réalisé dans la partie centrale avec des chicanes qui ont fait perdre environ un tiers des places qui existaient auparavant (unanimité).

Au titre de l'augmentation de capacité de stationnement

- **Création d'un stationnement en épi dans la trouée qui mène du n°58 rue Etienne Dolet** à la promenade des Rives de Bièvre : la largeur d'environ 9m de cette emprise publique permet de faire coexister des places de stationnement en épi avec un aménagement pour le cheminement des piétons. Les rues aux alentours de la mosquée sont plus que saturées au moment des prières (unanimité, mais à discuter avec l'atelier du Centre-ville).
- **Création de quelques places de parking en haut de l'allée des Hautes Bruyères** où se trouve un délaissé devenu espace vert.

Au titre de la réglementation du stationnement

- **Réglementation ou fiscalité sur les véhicules liés aux activités économiques.**
- **Réglementation sur le stationnement résidentiel** : la situation est certes critique le soir dans certaines rues, mais les habitants ne voient pas sur quelle base régler le stationnement, sachant que chacun reçoit des visiteurs, et comment organiser une supervision qui pour être efficace sera coûteuse.

6. Proposition à étudier

- **Mise en sens unique de la rue des Vignes de la rue Gaston Audat vers l'avenue Léon Blum**: elle paraît souhaitable à certains mais ne fait pas l'unanimité compte tenu de la longueur de ce tronçon et de l'utilisation de cette rue pour monter vers le nord du Coteau.
Une étude fine s'impose sur la base de comptages directionnels aux différentes intersections de la rue des Vignes et de la rue Etienne Dolet au nord de l'avenue Léon Blum (carte à établir) pour permettre d'analyser les mouvements tournants et les reports de trafic prévisibles en fonction des mesures prises.

7. Tarification des deux parkings Dumotel et Hénouille et de la voirie du centre-ville

Comment obtenir le meilleur du stationnement sur voirie et dans les deux parkings pour acheter son pain, aller au bureau de poste, retirer de l'argent au distributeur automatique, ... ou faire des achats plus conséquents ?

L'objectif est que l'effort demandé à l'automobiliste soit en rapport avec la durée pendant laquelle il est appelé à stationner : il faut prioriser la facilité de trouver une place sur voirie pour une démarche qui va durer très peu de temps et inciter à l'usage des deux parkings au delà d'une demi-heure.

A l'issue des deux ateliers du mois de janvier, deux demandes se sont dégagées :

- **Parkings Dumotel et Hénouille** :
 - **maintien de la gratuité des 2 premières heures (demande unanime)** et réduction du tarif du quart d'heure supplémentaire à 0,50 € pour réduire l'effet coupeuret (demande majoritaire),
 - **demande unanime de pouvoir entrer dans ces parkings tous les jours au delà de 21h** pour éviter que des véhicules ne stationnent de manière illicite dans les rues avoisinantes du centre ville.
- **Voirie** :
 - **création de quelques places réservées au stationnement-minute** (pour 20 minutes maximum) à proximité immédiate des générateurs de démarches de très courte durée (poster une lettre, acheter du pain, prendre des sacs pour déchets verts, prendre un document à la mairie, ...). Ceci se pratique communément dans des communes voisines. **Cette demande fait l'unanimité.**
Ces places devront être situées à proximité des horodateurs de stationnement et il sera demandé à l'usager de prendre un ticket gratuit, non renouvelable.
 - Afin de réaliser cet objectif de rotation sur la voirie, l'atelier propose de mettre en place sur voirie une **tarification progressive au delà de 30 minutes de stationnement** pour inciter les automobilistes à stationner gratuitement dans les parkings, par exemple :
 - 1^{ère} demi-heure : 1 € (comme actuellement)
 - 2^e 1/2h : 1,50 €, soit un total de 2,50 € pour une heure de stationnement
 - 3^e 1/2h : 2 €, soit un total de 4,50 € pour une heure et demie
 - 4^e 1/2h : 2,50 €, soit un total de 7 € pour deux heures
 - 5^e 1/2h : la différence pour atteindre le Forfait Post Stationnement (actuellement à 34 €).

8. Relevé des orientations prises à l'issue de l'atelier du 11 février

Une trentaine de personnes étaient présentes à cet atelier, notamment Mme Juliette Papazian, adjointe au maire déléguée à la prévention, à la médiation et à la sécurité, M. Robert Orusco, élu référent du coteau, M. Christophe Bey, directeur général des services de la mairie et référent de l'atelier du Coteau, Mme Jeanne Leroy, chargée d'étude du cabinet Tecurbis (ex EREA Conseil) et Mmes Marie-Jo Casel et Marie-Claude Notte, animatrices du Comité de quartier du centre-ville qui étaient invitées.

Après présentation et discussion des analyses et des propositions de l'atelier, les orientations (et non les décisions qui relèvent du Conseil municipal ou de la maire au titre de ses pouvoirs de police) prises sous l'égide de M. Bey sont les suivantes :

Pour le Coteau

⇒ **Au titre de la réduction du trafic de transit sur le Coteau vers l'autoroute A6**

- **Prise de contact sans tarder avec l'Etat** pour autoriser les véhicules venant du sud de Cachan d'utiliser la bretelle aménagée depuis la rue **Gabriel Péri** pour les camions du chantier de la station IGR de la ligne 15.
- **Prise de contact sans tarder avec la Ville d'Arcueil** pour discuter l'**interdiction aux véhicules de plus de 3,5t de descendre la rue de la Citadelle** et des conséquences sur la rue du Colonel Fabien.
- Réunions de concertation préliminaires à un travail avec les services du Conseil départemental du Val de Marne responsable du réseau départemental et de toute la signalétique.
- **Interdiction de circuler aux véhicules de plus de 3,5t sur tout le boulevard de la Vanne : accord de principe** à faire valider.
- **Organisation d'une réunion de concertation avec les riverains** de la rue Emile Zola, du sentier des Goischères et du sentier Defait sur la **mise en sens unique proposée d'un tronçon de la rue Emile Zola**.

⇒ **Au titre de la hiérarchisation de la voirie**

- **Accord** sur les panneaux STOP et balises de priorité proposées

Au titre de l'amélioration de la sécurité de la circulation et des cheminements des piétons

- **Mise en sens unique de la rue des Vignes** dans le sens descendant de la rue de la Pléiade à la rue du Coteau : **accord**
- **Mise en sens unique de la rue Gaston Audat** : la mairie y travaille dans le cadre de l'extension du groupe scolaire du Coteau. Le sens montant vers la rue des Vignes est-il le meilleur choix ? Il y a consensus chez les habitants pour ce sens. **A faire valider**.
- **Evolution de la rue Félix Choplin** : sa mise en sens unique a été envisagée mais n'a pas été retenue dans les propositions compte tenu de ses conséquences (envoi d'un trafic supplémentaire soit sur la rue Gaston Audat si sens unique descendant, soit sur l'intersection problématique rue des Vignes-rue Etienne Dolet). N'a été proposée que l'interdiction aux véhicules de 3,5t.
Une habitante de cette rue souligne les difficultés croissantes prévisibles avec la construction du nouveau programme immobilier et la nécessité de sa mise en sens unique : ce pourrait être une mesure expérimentale le temps des travaux.
- **Etude de la mise en sens unique de la rue des Vignes** (de la rue Gaston Audat vers l'avenue Léon Blum pour empêcher le trafic de transit) : cette étude, comme celle de la rue Félix Choplin nécessite des comptages directionnels aux intersections concernées.
Le principe de ces comptages est retenu : il faut en déterminer les modalités.
- **Extension de la zone 30 à tout le Coteau : accord de principe**. Mme Leroy indique que cela peut avoir des conséquences sur la matérialisation des places de stationnement : à étudier.
- **Accord sur le passage piétons et le ralentisseur proposés**.

⇒ **Au titre de l'augmentation de capacité de stationnement**

Des participants mettent en avant les programmes immobiliers bien trop importants qui ont surgi dans le quartier Cousté-Dolet par rapport à l'exiguïté des rues et le nombre insuffisant de places de parking proposées dans ces immeubles.

Le référent de la mairie fait valoir que les derniers programmes comportent un peu plus de places de parkings que le nombre de logements et qu'il faut miser sur la réduction de l'usage de la voiture et de la multi-motorisation dans les quartiers qui sont ou seront plutôt bien desservis.

- **Création d'un stationnement en épi dans la trouée qui mène du n°58 rue Etienne Dolet à la promenade des Rives de Bièvre : pas d'accord.** Le parking Hénouille est situé « à 100 m » : les gens, notamment les fidèles qui fréquentent la mosquée, peuvent aller y stationner et venir à pied. Les habitants indiquent que la distance à parcourir paraît plus grande que 100m et les voitures stationnent jusque dans les arrondis de l'intersection des rues Etienne Dolet, Coteau et Vignes, créant des situations dangereuses. Ils insistent sur la possibilité d'implanter quelques places de stationnement en épi, pas sur toute la longueur de la trouée à vocation de circulation douce.
- **Création de quelques places de parking en haut de l'allée des Hautes Bruyères : pas de remarque**

Au titre de la réglementation du stationnement

- **Règlementation ou fiscalité sur les véhicules liés aux activités économiques : pas possible.** Une réflexion est à mener.
- **Demande de non réglementation sur le stationnement résidentiel : accord.**
- **Marquage complémentaire des places de stationnement sur voirie :** il est difficile d'être systématique dans toutes les rues, mais il s'avère souhaitable de le faire en certains endroits où le flou peut provoquer des verbalisations (par exemple au début du bd de la Vanne côté pair où de nouvelles places pourraient être implantées, y compris sur un ancien bateau).

Pour le centre-ville

- **Parkings Dumotel et Hénouille : accord pour le maintien des 2 heures gratuites,** réticence pour réduire le tarif du premier quart d'heure payant.
S'agissant de l'horaire de fermeture des parkings tous les jours au-delà de 21h minimum, M. Bey est très réservé car la gestion se fait en 2 x 8h et la Ville a utilisé toutes les possibilités offertes par la législation sur le temps de travail, mais il va voir s'il est possible d'accéder à cette demande en passant en mode sans agent au-delà de 20h. Des participants soulignent qu'une fois entré avant 20h, un automobiliste doit pouvoir sortir même s'il n'y a plus d'agent.
- **Voie : accord pour la création de quelques places de stationnement-minute (jusqu'à 20 minutes),** réticence pour un tarif progressif.
M. Bey indique que la mairie étudie actuellement la possibilité de maintenir une partie des bornes de rechargement acquises par le syndicat mixte Autolib – Vélib pour favoriser la mutation vers des voitures électriques. Les bornes actuelles présentent deux difficultés : leur logiciel de gestion appartient au groupe Bolloré et elles offrent une recharge lente des batteries, ce qui est a contrario du souhait d'une plus grande rotation des véhicules. A suivre.

Conclusion

Le travail de l'atelier est terminé sous sa forme actuelle.

Le plus urgent est d'organiser une concertation des riverains directement concernés par la mise en sens unique de la rue Emile Zola, c'est à dire ceux de cette rue, du sentier des Goischères et du sentier Defait : action du Comité de quartier

Un rapprochement devra s'effectuer avec l'atelier du centre-ville autour des résultats des comptages pour étudier les mises en sens unique.