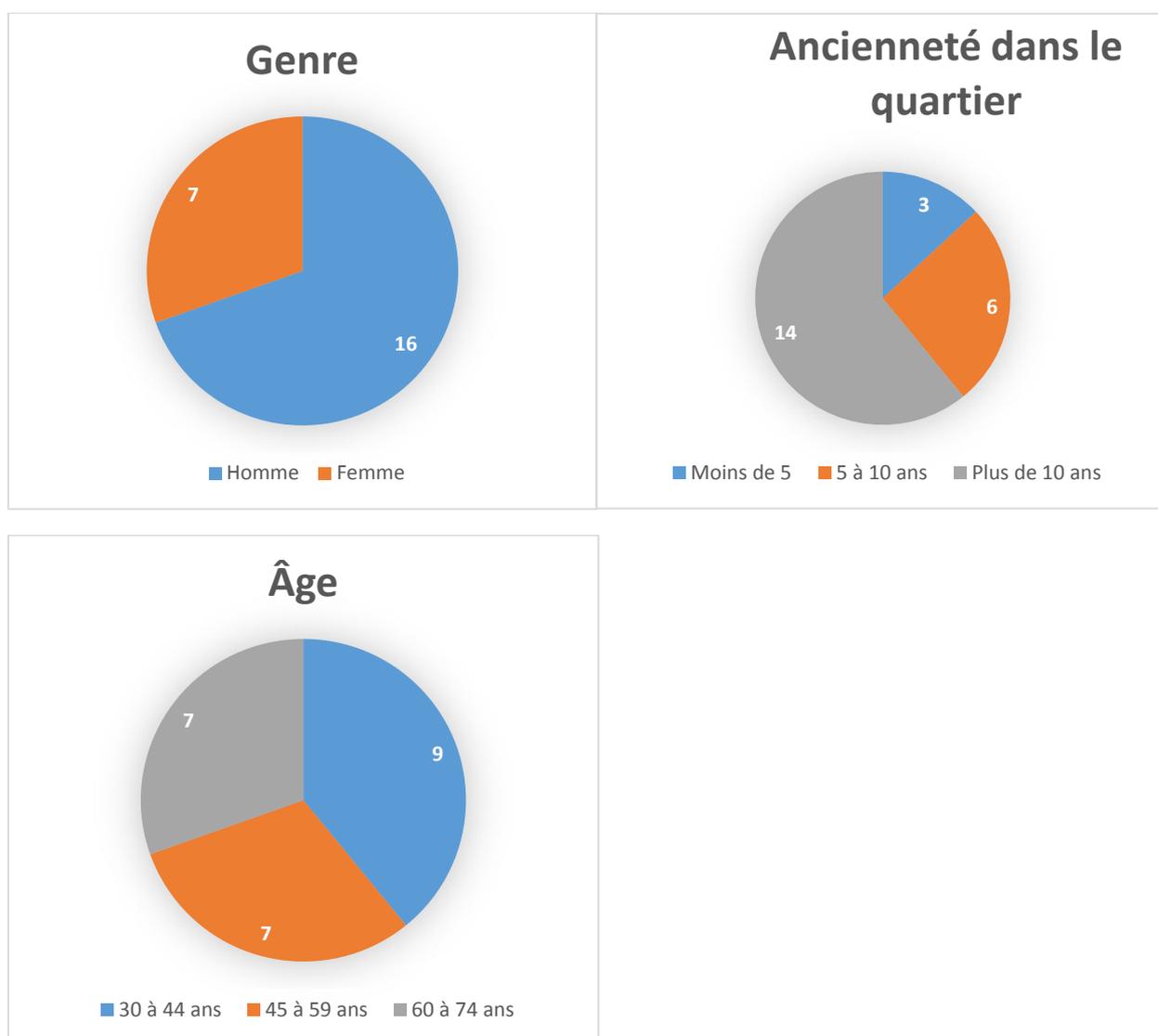


Les participants

Onze personnes ont participé à la balade urbaine du 29 mars et douze personnes à celle du 7 avril. Deux participantes, non voyantes, sont venues lors des balades pour contribuer à identifier les besoins en matière d'aménagement pour les malvoyants et n'étaient pas de Villejuif. Les autres participants se définissent tous comme habitants le quartier, 6 étant en proximité immédiate (avenue de Paris, rue Barbusse, Croizat, Reulos).



Tendances générales (analyse des carnets de balade + discussions pendant la balade)

Une des premières interrogations portait sur la **suppression des rampes**, vues comme génératrices d'un trafic rapide (effet autoroute) et comme une frontière dans la ville, incitant les riverains à se rabattre sur des équipements du Kremlin-Bicêtre pour ne pas avoir à les franchir. Une fois, la contrainte technique et donc financière posée, les participants acceptent le plus souvent l'idée d'avoir un travail sur les rampes pour les rendre moins autoroutières et plus urbaines. Des

participants ont néanmoins demandé une nouvelle étude technique avant d'éliminer définitivement l'hypothèse de la suppression des rampes.

Parmi les 23 personnes qui ont rempli et retourné le carnet de balade, 16 sont des automobilistes. Les **besoins liés aux voitures** sont pourtant très **peu abordés**. Seule, une personne évoque le besoin de franchissement de la rampe en voiture (volonté de relier la rue Barbusse et la rue Croizat). A l'oral, le manque de parking a été évoqué par un participant.

La **présence de la voiture** est **perçue comme la principale source de déséquilibre**. L'espace lui est trop largement consacré (5 personnes affirment que la voiture a une trop grande place, 11 que les voitures circulent trop vite, 10 que le stationnement automobile occupe trop l'espace). Faute de pouvoir supprimer la rampe, les participants souhaitent se l'approprier par les franchissements (création d'une traversée en surface, passages piétons, passerelle, élargissement du tunnel – 8 parlent d'améliorer le tunnel) et basculer le stationnement des voies basses vers les voies hautes.

La **libération d'espace sur les voies basses** est **demandée unanimement** par les participants. Les trottoirs sont très étroits et ne permettent pas aux passants de s'arrêter pour parler (19 évoquent la taille des trottoirs et la place du piéton). Ils sont peu - voir pas - praticables pour les poussettes et personnes à mobilité réduite (4 évoquent la prise en compte des personnes à mobilité réduite). La suppression d'au moins une file de stationnement sur les voies basses vise également à donner de l'espace pour les vélos (13 personnes évoquent la place du vélo). Les poubelles sont parfois disposées de manière gênante sur les trottoirs ou sur la route (manque d'espace réservé pour les poubelles).

La **question du franchissement** revient à de multiples reprises : peu de gens emprunteraient le souterrain, jugé sale, délabré, angoissant. Les usagers des lieux préférant emprunter soit les passages piétons situés en amont et en aval des rampes, soit l'entrée du métro pour traverser sans danger. Cette difficulté de franchissement est vue comme une coupure, un frein fort à un usage de la ville. Par contre, est revenue lors des balades à deux reprises l'idée de garder le souterrain pour en faire un axe cyclable EST-OUEST vélo.

La **circulation du bus** est **préoccupante**, une voie réservée permettrait de l'améliorer et de soulager la ligne de métro (un participant indique sa saturation).

Les **difficultés de livraison** et la nécessité de prévoir des places de livraison et des accès spécifiques ont été évoquées par plusieurs personnes.

Les **nuisances sonores** doivent être limitées (9 évoquent le bruit), principalement par le ralentissement du trafic (11 évoquent la vitesse). Des aménagements pourront également **freiner le bruit**, notamment la **végétalisation** qui contribuera à la qualité visuelle de l'espace (9 parlent de végétaliser l'espace, une dizaine de la laideur ou d'une trop grande présence de poubelles sauvages).

De manière générale, les participants souhaitent **un espace où l'individu et les modes de déplacement doux s'harmonisent de manière apaisée avec les déplacements en voiture**. Ils appellent à une plus grande connexion **de l'espace entre est et ouest** et où la rue redevient un espace public. Il doit être possible de s'y arrêter, de se parler. L'exemple de l'aménagement de l'avenue d'Italie a plusieurs fois été cité comme référence.

Les grands thèmes d'intervention et les aménagements suggérés à ce stade par les participants :

Thèmes	Propositions des habitants
Favoriser la vie de quartier sur les voies basses	<ul style="list-style-type: none"> • Rendre à la rue sa fonction d'espace public, d'espace de rencontre • Réserver tout ou partie de la voie basse aux piétons et cyclistes • Supprimer une rangée de stationnement • Limiter le tonnage • Elargir les trottoirs • Modifier la rampe pour personnes handicapées de la Poste qui réduit l'espace piéton du trottoir • Multiplier le mobilier d'accroche pour les vélos • Revoir tout le dispositif pour empêcher le stationnement des voitures sur les trottoirs RD7
« Coloniser » la rampe, l'espace haut	<ul style="list-style-type: none"> • Développer la place du piéton • Des franchissements en surface • Du stationnement • Des arrêts de bus • Des feux pour ralentir le trafic et laisser passer les piétons • Synchroniser les feux pour une vitesse de 50 km/h • Végétaliser via une rangée d'arbustes sur le terre-plein central en plus des alignements voies basses. • Réduire le nombre de voies
Développer les modes de déplacement Est-Ouest	<ul style="list-style-type: none"> • Supprimer les rampes • Créer un franchissement en surface • Créer une passerelle en hauteur • Réserver le souterrain aux cyclistes • Installer un ascenseur pour les personnes à mobilité réduite, les poussettes
Réduire des nuisances	<ul style="list-style-type: none"> • Abaisser les garde-corps • Mettre des garde-corps transparents ou traversants • Développer la végétation pour réduire les nuisances sonores • Créer un mur antibruit • Poser un revêtement anti-bruit sur la chaussée • L'installation d'hôtels à proximité doit prendre en compte la création de parkings en particulier pour les bus (parfois des bus sont garés dans des espaces non-réservés) • Réaménager le tunnel pour qu'il soit moins sale et plus sécurisant • Récupérer l'eau de pluie qui glisse tout le long de la rampe et que les avaloirs ne peuvent contenir (inondation de la pharmacie et boucherie en bas de la rampe) • Problème de poubelles qui s'accumulent sur les voies basses – Espaces pour les poubelles à créer
Aménagement de la circulation automobile	<ul style="list-style-type: none"> • Chicane peu lisible pour les automobilistes au niveau du 82 avenue de Paris • Dispositif contre le sol glissant lorsqu'il pleut • Compenser l'impossibilité d'en faire un « carrefour » • La circulation doit être améliorée à certains points sensibles autour de la rampe (passage de camions au niveau de la pharmacie, sortie du supermarché) • Créer une zone bleue pour le parking

	<ul style="list-style-type: none"> • Stationnement des cars du Crédit Lyonnais
Déplacement doux et transports en commun	<ul style="list-style-type: none"> • Développer la place des piétons et des cyclistes, « au-delà » des normes (plus de 1.40 mètres d'espace). • Séparer les vélos qui descendent (vite) de ceux qui montent • Réaménager les arrêts de bus, peut-être revoir leur localisation sur le viaduc • Adapter et développer les transports en commun et les alternatives à la voiture prenant plus en compte la présence de la rampe et son contournement • Coordonner les différents modes de transports (bus, métro, stations vélib', parking vélos...) • Stationnements vélos à développer (sur la place devant le LCL, à la sortie du métro, etc.)
Adapter l'espace à différents handicaps	<ul style="list-style-type: none"> • Marquages au sol et indications sonores pour les personnes malvoyantes • Circulation et parkings adaptés aux personnes à mobilité réduite • Faire attention aux revêtements glissants

Le réaménagement des rampes sera un succès si ... ?

Suppression de la rampe	Avoir des éléments complémentaires sur l'impossibilité technique de supprimer la rampe. Etudier la faisabilité d'abaisser la rampe à certains endroits (la rabaisser au niveau du souterrain)
	Demande de détails sur les différences de budget entre maintien des rampes et suppression
Continuités et place de chacun	Pour les voitures
	Pour les piétons
	Pour les cyclistes
	De la vie sur les voies basses
	Une place des cyclistes au-delà des normes (plus de 1,40 mètre d'espace en largeur)
Anticiper	L'entretien de la RD7 (voies hautes et voies basses) : coûts et responsabilité. Le lien avec les pôles de développement dans la ville : la rampe ne doit pas être une coupure
Rupture de la vitesse	Sur la rampe – ralentissements, mise en place de feux de signalisation, voire circulation en chicanes.
Cohabitation des modes de déplacement	Plus grande largeur des trottoirs
	Réduction et réglementation du stationnement (zone bleue pour éviter des véhicules « ventouse »)
	Développement et amélioration du parcours des transports en commun
	Favoriser toutes les alternatives à la voiture
	Suppression du stationnement voie basse
	Stationnement sur les rampes
Végétalisation	Végétaliser les murs
	Conserver les arbres
Déplacements est-ouest, franchissements. Maillage du	Développer l'accès piéton sur la rampe
	Conserver le tunnel

parcours et sa lisibilité	Passerelles (ce point fait débat)
	Visualiser l'ensemble des parcours possibles
	Elargissement et requalification du souterrain
	Aménager l'accès au métro
	Pouvoir relier rue Barbusse et rue Croizat en voiture
Pour les non-voyants et personnes à mobilité réduite : aujourd'hui absence quasi-totale d'aménagements adaptés	Bandes de signalisation au niveau du sol
	Feux sonores
	Passerelles d'accès
	Réduction du bruit d'ambiance (végétalisation, revêtement)
	Ascenseur pour franchir la passerelle
	Matériau utilisé : non glissant
Participation élargie au budget des travaux	De la ville, de la Région, du Stif, de la RATP, des promoteurs
Citoyens impliqués dans le suivi du projet	Création d'un comité citoyen de suivi des travaux