



Paris en Commun 19e - L'écologie en action !

**Proposition 1 :** Rendre la rue Crimée cyclable. Cette rue doit permettre de se rendre de la place des fêtes à la gare Rosa Parks dans chaque sens en sécurité à vélo. Cela peut passer par :

- La création d'infrastructures sécurisées sur tout le linéaire entre la porte d'Aubervilliers et l'Avenue de Flandre,
- La diminution du trafic de transit entre l'avenue de Flandre et l'avenue J. Jaurès notamment en rendant le pont de la rue de Crimée accessible aux seules mobilités douces ;
- La création d'un itinéraire cyclable sécurisé dans le sens montant de l'avenue J. Jaurès à la Place des Fêtes,

Nous sommes favorables à faire de la rue de Crimée une rue cyclable sur l'ensemble de son linéaire.

Une étude d'impact devra évaluer les reports et les conséquences environnementales d'un changement de destination du pont de Crimée. Elle prendra en compte la perspective d'une réduction organisée et volontariste de la place de la voiture individuelle à Paris et la volonté de ne pas accentuer la coupure que constitue le canal de l'Ourcq et le Bassin de la Villette.

Elle sera soumise à débat public.

**Proposition 2 :** Diminuer le trafic de transit voiture et deux-roues motorisés dans les rues du 19ème arrondissement. En ciblant en priorité la rue de Crimée, la rue Manin, la rue Petit et la rue de Meaux

Nous sommes favorables, par principe, à la réduction du trafic de transit sur l'ensemble du 19<sup>e</sup>arrondissement. Cela peut s'envisager par une révision du plan de circulation pour éviter les « itinéraires malins » guidés par les GPS. Nous croyons, également, que la réduction du trafic doit se faire aussi à la source et exige le développement d'une offre alternative de transport en commun permettant le rabattement vers le réseau de transport parisien de voyageurs de la petite couronne : prolongement de la ligne 11 jusqu'à Rosny, prolongement du tramway T8 jusqu'à Rosa Parks, aménagement du Tzen 3, un bus à Haut niveau de Service qui reliera Livry Gargan (et le tramway T4) à la porte de Pantin (métro ligne 5 et tramway T3b).

**Proposition 3 :** Aménager un axe cyclable sécurisé (piste cyclable protégée ou autre dispositif à préciser) depuis le carrefour Jaurès jusqu'à la jonction avec le 20ème sur les avenues Secrétan et Simon Bolivar

Nous sommes favorables à cette proposition. Un autre axe possible serait d'aménager un axe cyclable sécurisé sur la rue Armand Carrel, la rue Manin (au niveau des Buttes Chaumont, et l'avenue Simon Bolivar).

**Proposition 4 :** Organiser un comité vélo régulier (semestriel) avec les associations, élus et service technique, pour travailler ensemble de manière constructive depuis l'émergence jusqu'à la réalisation des projets. Ce comité vélo sera partie prenante pour les projets d'aménagement impliquant notamment des modifications du plan de circulation et reprise de la voirie.

Nous y sommes favorables. Nous proposons d'y associer également les groupes d'animation des conseils de quartier concernés, au cas par cas, par les projets d'aménagement afin de consulter ceux qui font du vélo mais aussi ceux qui n'en font pas (encore). C'est bien l'ensemble des modes de déplacements doux qu'il faut concilier, le vélo évidemment, mais également les piétons (dans le cadre du plan piéton parisien) et les transports en commun de surface. Au-delà du comité vélo, l'espace public doit se construire avec l'expertise d'usage des parisiens, dans la volonté partagée d'apaiser la ville, de réduire les conflits et les risques d'usages, de promouvoir un code de la rue dans une ville dense, et enfin de continuer de réduire drastiquement les pollutions.

### **Proposition 5 et plus : texte libre !**

Au-delà des aménagements à réaliser et de leur suivi, quelles sont vos priorités pour renforcer l'usage du vélo dans l'arrondissement, par exemple parmi les suivantes :

- Faire évoluer le service "Vélib" (disponibilité des vélos, tarification...),
- Amélioration des conditions de stationnement (arceaux, "box" sécurisées),
- Former les publics à la conduite à vélo (enfants, femmes, seniors),
- Soutien à l'achat d'un vélo ou d'un vélo électrique,
- Autres mesures.

Le projet « Paris en Commun » prévoit une ville « 100% vélo », axé sur un programme ambitieux d'infrastructure, un plan « Vélopolitain », 100 000 places de stationnement supplémentaires dont des centaines de vélobox, le respect de règles partagées autour d'un « code de la rue », l'extension de l'aide à l'achat de vélo aux vélos-cargos et à ceux adaptés au handicap et la création d'un dispositif de location de vélo à la journée ou à l'année. Nous voulons également développer la « culture vélo », en particulier en direction des collégiens par une offre de formation et de sensibilisation à une pratique du vélo sécurisée. **350 millions d'euros seront investis sur ce plan.**

Il doit être construit avec les parisiens. Il est l'opportunité de repenser nos façons de concevoir l'espace public, comme un « bien commun ». Cela nécessite également de favoriser la bienveillance et la récurrence des échanges pour conduire des travaux de voirie et d'aménagements publics.