

MAIRIE DE BOULOGNE-BILLANCOURT

CONSEIL ECONOMIQUE SOCIAL ET ENVIRONNEMENTAL LOCAL

Rapporteur général : Guy Sorman

AVIS

Assemblée Générale

17 avril 2019

L'aménagement de la place Marcel Sembat

Avis présenté par : Jacqueline Ametller-Dougier, Jean-Pierre Bel, Freddy Bitan, Josseline Bruchet, Clémence Cocqueret James, Pascal Cornu Thénard, Jean-Yves Cuny, Samir Dagher, Claude Gasné, Séverine Herrscher, Yves Marek, Delphine Palatin, Sylvie Pétin, Eric Pinot, Françoise Poudret

Rapporteur : Anne Rouet

SOMMAIRE

Neuf recommandations	page 3
Préambule	page 4
Assurer sécurité et confort des piétons lors de leurs déplacements	page 5
1. Reculer les passages piétons et les arrêts de bus	
2. Supprimer deux bouches de métro	
3. Réglementer les aires de livraison	
4. Détourner les véhicules poids lourds du centre-ville et encourager l'intermodalité	
Appréhender la cohabitation des piétons avec les nouveaux modes de circulation douce	page 9
5. Aménager les voies cyclables	
6. Matérialiser clairement les zones de partage de voirie	
7. Communiquer sur les règles de circulation partagée	
Privilégier le « vivre-ensemble » à la « zone de transit »	page 12
8. Embellir la place Marcel Sembat autour d'un aménagement urbain convivial et identitaire	
9. Soutenir les décideurs publics et contribuer à l'élaboration des projets d'aménagement urbain	
Annexes	page 19

NEUF RECOMMANDATIONS

1. Reculer les passages piétons et les arrêts de bus
2. Supprimer les bouches de métro devant la boulangerie et l'Eden café pour les placer à un endroit plus adapté
3. Réglementer les aires de livraison
4. Détourner les véhicules poids lourds du centre-ville et encourager l'intermodalité
5. Aménager les voies cyclables
6. Matérialiser clairement les zones de partage de voirie
7. Communiquer sur les règles de circulation partagée
8. Embellir la place Marcel Sembat autour d'un aménagement urbain convivial et identitaire
 - *compléter l'architecture d'enveloppement par la construction de trois immeubles R+5*
 - *planter 11 arbres*
 - *donner une âme en créant trois espaces de vie conviviale*
 - *installer une œuvre emblématique au cœur du rond-point*
9. Soutenir les décideurs publics et contribuer à l'élaboration des projets d'aménagement urbain

PREAMBULE

Avant tout un rond-point à haute densité de circulation en cœur de ville, la place Marcel Sembat est un concentré de difficultés d'usages au quotidien, pour les piétons qui la contournent, les véhicules qui la traversent et pour les agents territoriaux qui y interviennent.

Depuis plus de dix ans, le sujet est débattu au CESL et au CESEL et si les propositions d'aménagement formulées restent d'actualité, nous regrettons de n'avoir pu identifier les raisons qui n'ont pas permis leur mise en œuvre. L'hypothèse la plus communément admise s'articule autour de la multiplicité des acteurs impliqués et des compétences territoriales en millefeuille, de la complexité à s'organiser collégalement plutôt qu'en silo et probablement d'une absence de stratégie volontariste globale.

Conscients de la complexité administrative inhérente à cette portion de territoire très urbanisée et considérant les recommandations existantes, les membres du CESEL ont choisi ici de mener leur étude à l'échelle du piéton boulonnais.

Repensons donc l'aménagement de la place Marcel Sembat par le prisme de l'utilisateur à pied et à mobilité réduite, en s'attachant à :

- Assurer sécurité et confort lors de ses déplacements
- Appréhender leur cohabitation avec les nouveaux modes de circulation douce
- Privilégier le « vivre ensemble » à la « zone de transit »

De l'avis général, la problématique de l'aménagement de la place Marcel Sembat nécessite une étude tenant compte des actions et projets mis en place par nos voisins. Les recommandations du groupe de travail veilleront à distinguer les mesures rapides (CT/ : court terme) et souvent peu coûteuses, des transformations à moyen terme (MT/) et des travaux à grande échelle (LT/ : long terme).

Ce rapport ouvre également la réflexion à des informations complémentaires issues de recherches et lectures diverses.



ASSURER SECURITE ET CONFORT DES PIETONS LORS DE LEURS DEPLACEMENTS

Outre les nuisances largement identifiées (sonores et atmosphériques notamment), l'enjeu de la réduction des flux de circulation est essentiel pour assurer une traversée sûre et sereine de la place Marcel Sembat.

CT/ Tirer profit du détournement temporaire du trafic pour laisser les automobilistes utiliser d'autres itinéraires est un formidable moyen d'observer les changements de comportements et d'itinéraires et de faire du temporaire une alternative pérenne. Conservons donc les nouveaux tracés pour alléger les flux et aérer l'espace.

Bon à savoir

S'appuyer sur le calcul de logiciel de circulation routière (Ways) pour créer un flux de circulation détourné de la place Marcel Sembat.

LT/ Saisissons aussi cette opportunité pour repenser en termes de lisibilité et d'efficacité les panneaux de signalisation et l'affichage publicitaire, ainsi que le positionnement de feux tricolores.

Et gardons à l'esprit que l'élargissement des trottoirs favorise un meilleur écoulement des flux et une circulation plus aisée des piétons, notamment ceux équipés de fauteuil roulant, de poussettes, trottinettes, etc.



Et ailleurs ?

Un feu tricolore décomptant les secondes avant le changement de couleur en Asie

Un passage piéton qui s'éclaire quand on s'approche à Fuengirola (Costa del Sol, sud de l'Espagne) et d'autres exemples en annexe du rapport



1. Reculer les passages protégés et les arrêts de bus

Nous proposons de prévenir l'entassement des véhicules sortant du rond-point qui inévitablement restent bloqués aux feux tricolores, en agrandissant leur zone de « stockage » (A) par un recul et un élargissement des passages piétons (B), ainsi qu'un déplacement de l'arrêt de bus lorsqu'il y a lieu.

Ces aménagements présentent l'avantage de renforcer la visibilité des piétons (C) par les conducteurs et de leur assurer une meilleure protection lors des traversées. Ils sont complétés par l'installation étendue de garde-corps (D), dans un objectif à la fois sécuritaire et préventif (empêcher le contournement sauvage sur la chaussée).

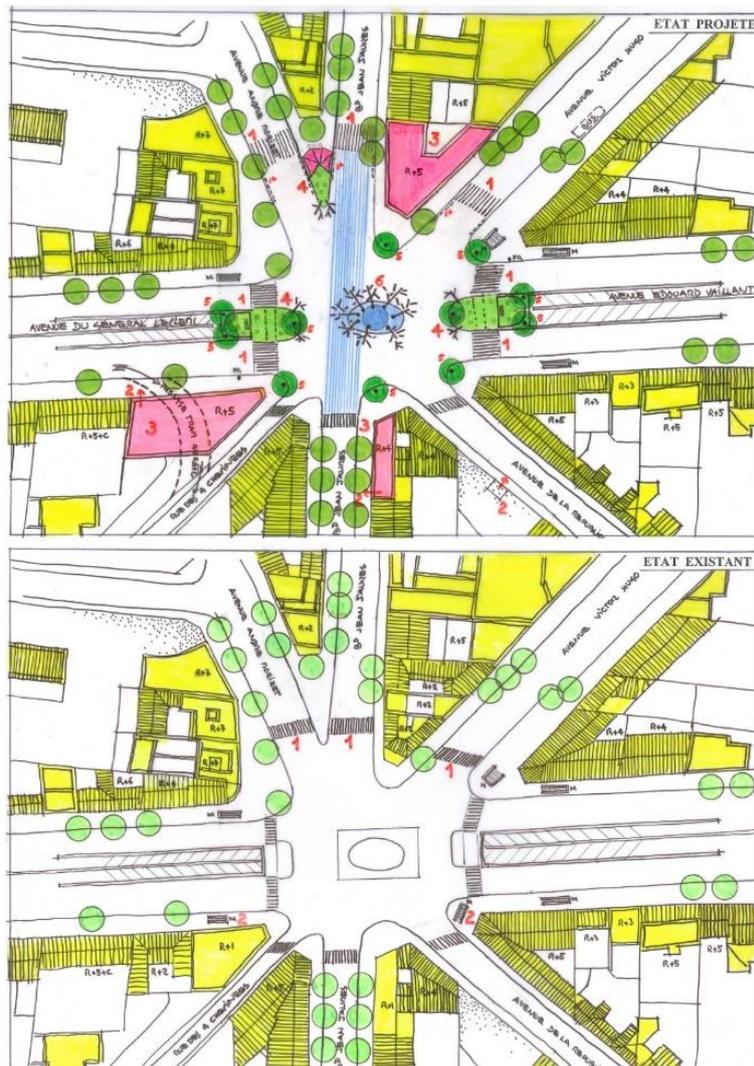
(A) Angles République-Edouard Vaillant / Victor Hugo-Edouard Vaillant / Avenue Jean Jaurès

(B) Avenue Jean Jaurès

(C) Avenue Jean Jaurès

(D) Angles République-Edouard Vaillant / Avenue Jean Jaurès / Victor Hugo-Avenue Jean Jaurès (exception notable pour le garde-corps de la rue des 4 cheminées à supprimer car il empiète sur le passage)

L'illustration ci-après permet de localiser les zones d'intervention (marquages n°1).



2. Supprimer deux bouches de métro : devant la boulangerie et l'Eden café

LT/ La bouche de métro située devant le boulanger fait double emploi avec celle située derrière le kiosque à journaux et limite fortement la circulation des piétons en les poussant à contourner les garde-corps, voire à se retrouver dangereusement sur la chaussée.

Egalement celle devant l'Eden café, à déplacer sous le bâtiment à construire (Cf. recommandation n°8)

Les représentants de la RATP rencontrés ont été attentifs à ces recommandations, spécifiant qu'une étude préalable était nécessaire pour valider la suppression d'une sortie de métro (règles d'évacuation des personnes, gestion des flux de passagers notamment).

Cf illustration page précédente : marquage n°2

3. Réglementer les aires de livraison

CT/ Comme préconisé par un rapport du CESL en 2008, nous recommandons d'organiser une concertation et une coordination entre les principales entités concernées : université, concessionnaires auto, sociétés de déménagement.

C'est en faisant l'inventaire des besoins et contraintes de chacune des parties que la réglementation des livraisons et des aires de déchargement temporaires aura toutes les chances d'être appliquée, au bénéfice des usagers piétonniers et véhiculés.

Nous parlons de déterminer des emplacements autorisés et des plages horaires spécifiques, ainsi que de définir les gabarits des camions de livraison habilités à transiter, sous condition, par la place Marcel Sembat à des fins de livraison.

CT/ Les indicateurs de la municipalité nous confortent dans la poursuite des actions de vidéo-verbalisation pour lutter contre les stationnements gênants.

LT/ Cette réflexion autour de la réglementation des modalités de livraison doit coïncider avec une réorganisation plus globale et raisonnée du partage de l'espace public, en particulier s'agissant du stationnement des voitures, des deux roues motorisées, des vélos et autres modes de circulation douce.

Bon à savoir

- 61 vidéo-verbalisations effectuées sur la place en 2018

- 1598 vidéo-verbalisations pour stationnement en double file et arrêt en pleine voie du 95 au 103 avenue E. Vaillant
Attendez, les résultats de la vidéo-verbalisation (prochainement effective) du franchissement de feux rouges !

4. Détourner les véhicules poids lourds du centre-ville et encourager l'intermodalité

Remédier à la problématique des poids lourds en centre-ville, ce n'est pas uniquement interdire ou limiter leur accès. Il s'agit surtout de conduire une politique ferme et clairement explicitée à tous, en s'appuyant sur des solutions alternatives qui ont fait leur preuve, comme :

- CT/ élaborer une politique de contournement de la ville,
- CT/ rassembler les décideurs des communes environnantes pour élaborer une stratégie globale de territoire,
- CT/ favoriser la mise en œuvre d'un plan de déplacement d'entreprises mutualisé visant à diminuer le trafic sur la RD910, et a fortiori celui de la place Marcel Sembat qui nous intéresse, en réunissant employeurs et commerçants d'une zone « RD910 élargie » et les services municipaux,
- MT/ développer les aires de stationnement en périphérie et optimiser l'usage des aires existantes sur le territoire municipal,
- LT/ instaurer un péage poids lourds.

Sa situation géographique met Boulogne-Billancourt au cœur de cette problématique : au temps être à l'initiative d'une réflexion majeure autour des questions de déplacements urbains et mobiliser ses voisins dans l'élaboration d'un projet commun, tout en conservant l'objectif initial d'améliorer la qualité de vie des Boulonnais.

Pour encourager l'intermodalité, il est essentiel de mener une réflexion sur l'optimisation du stationnement en ville (E) et d'instaurer une concertation avec les communes voisines (F).

La société du XXI^e siècle tend à diminuer la voiture et son impact en milieu urbain, en s'appuyant sur un solide réseau de transports en commun et un développement des aménagements en faveur des circulations douces. Boulogne-Billancourt ne doit pas rester en marge de cette évolution et faire de sa situation géographique un vecteur d'attractivité du territoire au bénéfice la qualité de vie de ses usagers.

(E) Avant toute décision de construire un nouveau parking, étudier précisément les taux de remplissage (jour, nuit) des parkings actuels et prendre des mesures pour les optimiser si nécessaire (plage d'ouverture, prix, signalisation, ...)

(F) Des zones de covoiturage pourraient être mises en place, ainsi que des zones de déchargement des poids lourds pour limiter le passage des gros camions. Le parking de la sous-préfecture, en étant mieux signalé, pourrait servir de parking d'intermodalité auto-métro avec pôle d'échanges.

Le groupe de travail s'est étonné de ne pas voir le tronçon en sens unique de la rue Gallieni réouvert à la circulation en double sens : cela ne permettrait-il pas de détourner certains véhicules du rond-point Marcel Sembat ?

Bon à savoir

Prendre une mesure d'interdiction de circulation des poids lourds sur la RD910 relève de la compétence du Préfet et non du maire (Cf.annexe p 24)

APPREHENDER LA COHABITATION DES PIETONS AVEC LES NOUVEAUX MODES DE CIRCULATION DOUCE

Il est important de tenir compte de l'évolution des mentalités, de l'entrée des nouveaux usages, lorsque l'on projette l'évolution de la place dans 10 ans.

Anticiper, c'est forcer les nouvelles pratiques : partager la route, supprimer des voies « motorisées » de circulation pour développer les voies de circulation douce et aménager l'accessibilité. C'est aussi penser à rendre les trottoirs et les diverses zones d'usage de la chaussée plus accessibles.

Le piéton que l'on contraint déjà à parcourir des zones protégées délimitées doit se sentir à sa place et profiter des aménagements ; qu'il se réapproprie la rue en ayant la reconnaissance de sa priorité, mais aussi appréhende un savoir-vivre inédit aux côtés des nouveaux modes de circulation.

5. Aménager les voies cyclables

Développer les modes de circulation alternatifs à la voiture est un enjeu sociétal et environnemental.

C'est en facilitant leur pratique par des aménagements de voirie spécifiques, que la commune encourage la réduction de l'usage de l'automobile alors même qu'elle a favorisé la mise en place de voitures électriques « en libre-service », soutient les vélos « partagés », ou encore réduit le nombre de places de stationnement.

Nous répondons aussi à un objectif de réduction de la circulation des véhicules sur le rond-point, tout en diminuant les nuisances atmosphériques et sonores.

MT/Tracer les pistes cyclables autour et au-delà de la place : la RD910 est suffisamment large pour favoriser voies piétons, voies de circulation automobile et voies cyclables.

LT/Requalifier complètement la RD910 : homogénéiser pour une 2x2 voies, supprimer le terre-plein central, élargir l'espace de part et d'autre des voies, créer des pistes cyclables et un axe de circulation des personnes à mobilité réduite.

6. Matérialiser clairement les zones de partage de voirie



Pour cohabiter, le piéton (PMR compris) doit spontanément se repérer sur le trottoir. De même, les voies dédiées aux autres modes de circulation (vélo, trottinette, gyropode, etc) doivent clairement être identifiées. Si la configuration de la voirie ne permet pas l'aménagement de pistes cyclables, le panneau signalétique « pied-à-terre » s'impose. Pour sa sécurité, le piéton doit aussi simplement visualiser les zones de traversée.



Le choix de l'emplacement des panneaux signalétiques est important si l'on veut rencontrer l'adhésion de tous et imposer leur respect.

Pour s'approprier le partage de la voirie, le piéton va privilégier une marche sur une zone large, esthétiquement agréable et sécurisée en toute circonstance, qu'il marche avec un chariot de courses, une poussette, ou qu'il se déplace en trottinette ou en fauteuil roulant.



Exemple d'une chaussée partagée et différenciée, qui représente d'une part, la voie «piétons» (à droite) et d'autre part, les deux pistes cyclables (en rouge), les deux étant séparées par une alternance de rochers et de bancs.



Bon à savoir

Certaines pistes cyclables vont à l'encontre de la sécurité. Déconseillons un marquage à contre-courant, dangereux.

CT/ Encourager la piétonisation de l'avenue Jean-Jaurès, au-delà des deux occurrences annuelles existantes pour la « journée sans voiture ». Cf recommandation n°8

CT/ Relier Boulogne à Billancourt par un marquage symbolique et identitaire, à la façon d'un clin d'œil aux Boulonnais. Cf recommandation n°8

7. Communiquer sur les règles de circulation partagée

Communication, pédagogie et verbalisation sont les éléments clé de l'appropriation optimale d'une pratique sociétale en plein essor, dans le respect de la sécurité de tous, piétons en premier chef.

CT/ A la vitesse où se développent les nouveaux modes de locomotion en ville, nous préconisons d'explicitier à la population les règles en vigueur et de s'assurer de la bonne compréhension des panneaux de signalisation correspondants.

CT/ La pédagogie auprès des usagers et des actions de communication ciblées s'accompagnent d'une signalisation explicite des zones de partage et/ou de cohabitation (voies cyclables, voies partagées, « pied-à-terre »).

CT/ Veiller à la bonne information des risques aux contrevenants éventuels (ne pas manquer d'annoncer le montant des amendes et de rappeler la vidéo-verbalisation existante) est probablement à assortir d'une présence humaine ayant autorité, au moins au début de la mise en service.

PRIVILEGIER LE « VIVRE-ENSEMBLE » A LA « ZONE DE TRANSIT »

A l'exception du projet de restructuration de l'angle « Eden café – pressing », il n'existe pas d'aménagement immobilier sur le rond-point. Le groupe de travail saisit cette opportunité pour présenter le projet d'une nouvelle place à vivre pour les Boulonnais, en remplacement d'un carrefour décrié.

Par le biais de la préemption municipale, un travail de requalification des commerces pourrait s'opérer pour orienter vers une typologie de services susceptibles de faire vivre la place. Par exemple, favoriser la reprise d'Intersport par une brasserie avec terrasse.

Le projet d'enfouissement des voies de circulation n'a pas abouti* et celui de recouvrement de la RN13 à Neuilly est partiellement réalisé au point d'être repensé autour de l'utilisation des contre-allées.

Des problématiques similaires se posent à Boulogne et la réorganisation de la place Marcel Sembat proposée ici prend tout son sens.

**Relevons l'anecdote : une contrainte de la défense nationale (notamment pour le 14 juillet) est de veiller à maintenir les doubles voies pour permettre le passage des porte-chars Leclerc sur la RD910.*



ETAT EXISTANT

Notons, qu'au centre du rond-point, existe un rectangle de pavés bordé de blanc que personne ne comprend : il s'agit d'une ligne blanche. Les automobilistes ne l'identifiant pas en tant que tel, il suffirait de la supprimer ou de la rendre plus explicite.

8. Embellir la place Marcel Sembat autour d'un aménagement urbain convivial et identitaire

Atténuer l'aspect très minéral du rond-point est une préconisation récurrente dans toute réflexion visant à développer le caractère convivial de la place.

CT/ Au-delà de la simple végétalisation des barrières autour de la place et au-dessus du tunnel, qui donne l'illusion de verdure (plantes vertes en haie autour des terrasses de restaurants, des bacs à fleurs « communautaires »), imaginer la couverture végétalisée du tunnel (LT/) à la manière d'un "toit" engazonné favoriserait à la fois la réduction des pollutions sonores et créerait un poumon vert tout en humanisant la place.

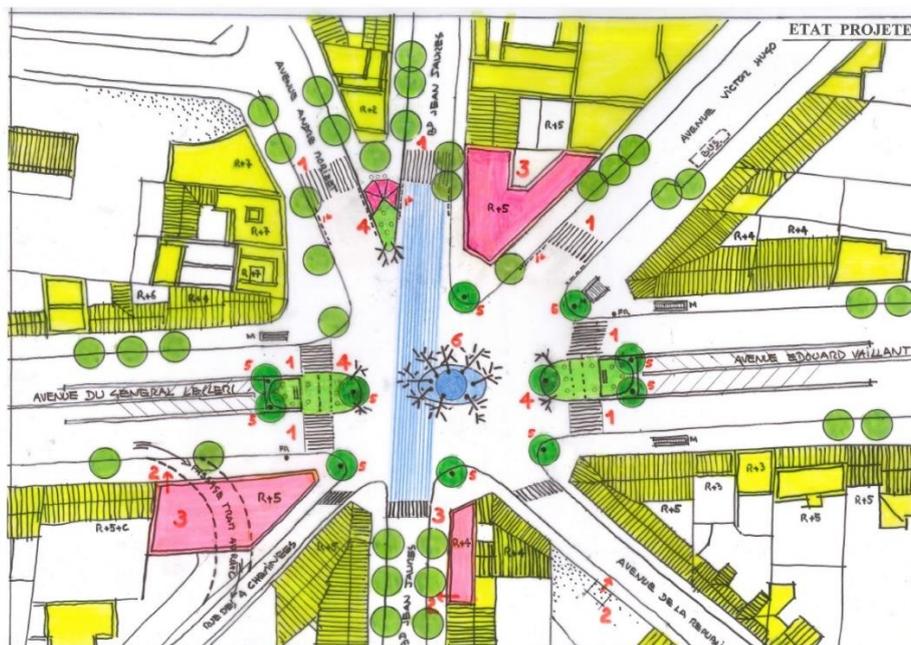
LT/ Une autre idée aurait été de définir au compas la configuration cible « ronde » de la place Marcel Sembat et définir les servitudes de reculement pour empêcher les reconstructions à l'intérieur du cercle en cas de démolition.

MT/ Plus progressif et moins contraignant, nous préconisons de compléter l'architecture d'enveloppement.

Afin de bien cerner l'espace « à la Française », il est souhaitable d'uniformiser les hauteurs d'immeubles donnant sur la place, en permettant la construction de trois immeubles R+4 ou R+5 :

- angle Victor Hugo / Jean Jaurès, pour supprimer « la verrue » du rez-de-chaussée et agrandir l'angle piétonnier ;
- angle 4 cheminées / Général Leclerc, pour ne pas rompre le cercle des immeubles ; Notons qu'ici, nous recommandons de déplacer la sortie de métro (actuellement devant l'Eden café) sous le bâtiment R+5 à construire et d'y tracer les voies de circulation du nouveau bus à haut niveau de service ;
- angle place Marcel Sembat / Jean Jaurès, pour boucher « une dent creuse » inutile.

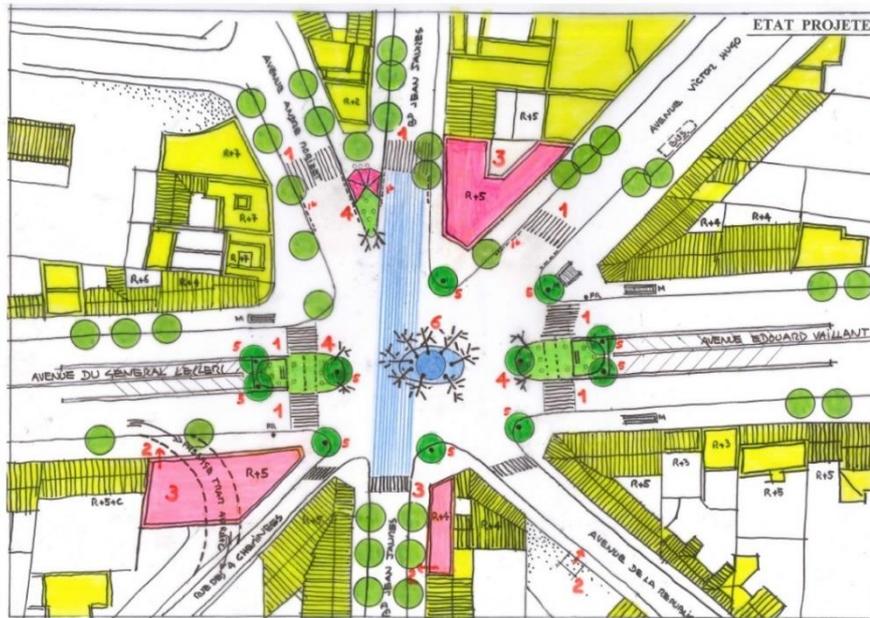
Cf. illustration ci-dessous, marquage n°3



MT/ Donner une âme à ce croisement impossible, en permettant aux passants de s'arrêter :

- pour admirer les espaces. Il s'agit de créer ici une porte au pôle culturel de l'île Seguin du groupe Emerige par l'implantation en quatre points de sculptures, mobiles ou statiques, fontaines et jeux de lumières

Cf. illustration ci-dessous, marquage n°4 & 6



- pour faire une pause en trois points, goûter le lieu, déguster quelque chose, même si la place est encombrée de voitures (le Café des deux magots est lui-même à un croisement infernal) :
 - deux espaces pris sur les deux rampes d'accès au tunnel (recouvrement partiel), conçus en gradin avec espaces verts et de détente avec tables, fauteuils et bordés d'arbustes ; des espaces liés aux cafés ou brasseries bordant la place ;
 - un espace jouxtant le MacDonald's, réalisé grâce au déplacement des passages piétons : un espace réalisé comme un kiosque à musique, avec bar à tapas et mange-debout à l'angle par exemple.



ETAT PROJETÉ

Cette nouvelle configuration des lieux est propice à développer des espaces de rencontres et d'expressions citoyennes.

Donner aussi une âme en plantant 11 arbres destinés à rendre plus humain et moins urbain cet espace, ainsi rythmé sur les saisons et non plus exclusivement sur le sapin de Noël. Précisons que ces arbres permettent aux caméras de surveillance de continuer à jouer leur rôle.

CT/ Le groupe de travail soutient un projet d'aménagement de la place qui soit vecteur de lien social et symboliquement incite à unir le Boulogne du nord au Boulogne du sud, Boulogne à Billancourt :

- lier au sol les deux moitiés de l'avenue Jean Jaurès par une large bande de revêtement d'un bitume coloré ;
- réunir l'avenue Jean Jaurès par une circulation interdite le week-end plus fréquente pour instaurer une foire/exposition d'art contemporain à ciel ouvert ou une fête de la création spontanée, liée aux quatre points proposés précédemment.



ETAT PROJETÉ

MT/Dans le cadre de la revalorisation de la place Marcel Sembat, notre groupe de travail préconise l'installation d'une œuvre d'art emblématique qui serait un signal fort pour la ville et un motif de fierté pour ses habitants, dès lors que le projet s'inscrit dans une démarche de concertation citoyenne.

L'Art contemporain est aujourd'hui un élément de communication et d'identité des villes favorisant leur rayonnement national et international.

Boulogne-Billancourt, désormais dotée de la Seine Musicale et bientôt d'un centre d'art contemporain sur l'île Seguin peut affirmer son identité « intra-muros » par une installation marquante.

Pour rencontrer le succès, ce projet suppose la réunion de plusieurs conditions. Il doit :

- être sans polémiques et adopté par la population,
- choisir une œuvre forte et qui dure,
- s'adresser de préférence à un créateur de premier ordre et de renommée mondiale dont le prestige serve la communication de Boulogne-Billancourt,
- satisfaire aux aspects techniques et financiers de l'installation d'une œuvre d'art en espace public, notamment en rédigeant un cahier des charges de l'appel d'offre qui tiendra compte de la spécificité de l'emplacement (faible emprise au sol et une grande circulation) et pourra soit laisser ouvertes des options, soit limiter les choix, sans oublier d'associer naturellement l'artiste et un bureau d'études (sécurité, entretien...).

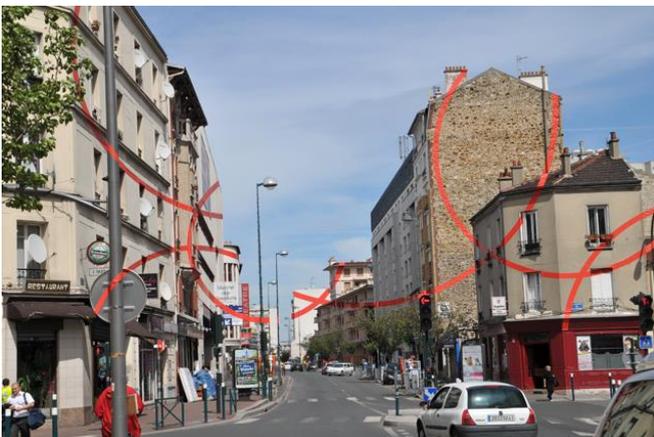
L'œuvre d'art n'est pas nécessairement une sculpture centrale : supprimerait-on ou prévoirait-on une intégration temporaire de l'arbre de Noël ?

Elle peut être en hauteur à la manière d'un mobile ou stable de Calder ou à la manière des œuvres de Jaume Plensa à Nice, offrant un signal visible de très loin du Pont de Sèvres à la Porte de Saint-Cloud.

Quelle serait la place du portique des usines Renault démonté de l'île Seguin et symbole du patrimoine industriel des années 30 de la ville ?

Pourquoi ne pas proposer un repère spacio-temporel au cœur de cette nouvelle espace à vivre, comme à la gare Saint Lazare ?

Oserait-on une anamorphose comme celles de l'artiste suisse Felice Varini ?



Et ailleurs ?

Felice Varini à Gennevilliers (à gauche) / Jaume Plensa à Nice (à droite)

Le coût d'une œuvre marquante est par nature élevé, en fonction de la dimension et des contraintes techniques et de la notoriété de l'artiste.

Toutefois, dans le cadre de tels projets, il arrive que les grandes galeries puissantes qui représentent ces artistes aient intérêt à apporter une part du financement, comme cela se pratique pour les grandes expositions d'installations contemporaines (Veilhan, Bernar Venet...).

De plus sur des projets aussi emblématiques, les mécènes sont plus faciles à trouver.



Et ailleurs ?

Certaines installations dans le monde ont rencontré un réel succès et font partie de l'image la ville, par exemple celle d'Anish Kapoor à Chicago.

Bon à savoir

Il est admis qu'aucun parisien n'a vraiment remarqué ni adopté la vingtaine d'œuvres placée sur le trajet du tramway, malgré les sommes considérables dépensées par la ville de Paris.

Bon à savoir

Souvenons-nous de la polémique qui a concerné l'œuvre « cœur de Paris » dont le coût aurait été de 650 K€.

9. Soutenir les décideurs publics et contribuer à l'élaboration des projets d'aménagement urbain

Notre groupe de travail estime plus profitable à la ville de « s'associer » plutôt que de « s'opposer ». N'étant pas souveraine sur les principaux axes traversant la place Marcel Sembat, il est capital que la ville impose sa présence dans tous les groupes de réflexions, dès lors que les décisions concernent en premier chef son territoire et la qualité de vie de ses habitants.

CT/Sous réserve de communiquer sur l'initiative auprès de la population, d'inviter les usagers à participer à l'évaluation et de coordonner tous les acteurs du territoire, nous suggérons de mener des expériences in situ :

- mettre en place des journées « tests » qui homogénéisent l'avenue à 2x2 voies à l'aide de plots. En fonction des conclusions, revoir les aménagements « en dur » ;
- tester une configuration en réduisant le nombre de files entrantes ou en augmentant les files sortantes quitte à supprimer des places de parking (la place Marcel Sembat compte 12 files entrantes pour 7 files sortantes, ce qui est un facteur de congestion) ;
- étudier un passage des bus sur l'axe Nord-Sud « par le centre » de la place Marcel Sembat.

Si ces expériences peuvent présenter des inconvénients temporaires, elles ont le mérite d'associer les administrés à des réflexions d'aménagement urbain et d'afficher la volonté de chercher des solutions pour répondre à la problématique posée par ce rond-point en cœur de ville.

MT/Militer pour un prolongement du T3 via la Porte de Saint Cloud.

LT/Repenser la configuration de l'espace

Tirer profit du retour d'expérience de la réalisation finalisée de l'aménagement de la RN13 à Neuilly-sur-Seine pour dupliquer l'expérience à Boulogne : le rapport existant présente une méthodologie de travail très précise, identifiant les actions à mener, les instances à solliciter et les acteurs à mobiliser.

LT/Diminuer le volume des véhicules de transit en cœur de ville

Saisir l'opportunité des réflexions en cours au Département des Hauts-de-Seine quant à l'aménagement des voies sur berges en portant la préconisation du CESL de détourner les flux de circulation traversant la ville par une voie souterraine le long des berges.

ANNEXES

Ressources documentaires

Bibliographie

- rapport CESL "l'hypothèse d'un tunnel" (2008)
- rapport CESL "la RD910, réunir Boulogne et Billancourt" (2008)
- rapport du Conseil général des ponts et chaussées "La dénivellation et la couverture de la RN13 à Neuilly-sur-Seine (2008)
- rapport CESL "les grands axes de déplacement" 2009
- rapport CESL section "espace public et environnement" : "constat global et propositions d'ordre général" (2009)
- rapport CESL "la RD907" (2009)
- rapport CESEL « Cheminer en ville » (2016)
- rapport CESEL « Ruralité en ville » (2018)

Interviews

Pour compléter les observations in situ des membres du groupe, les acteurs du territoire sont auditionnés. Si les conseillers n'ont pas vocation à être les porte-paroles des professionnels rencontrés, être à leur écoute apporte un complément d'information concret, par leurs réflexions issues de pratiques terrain quotidiennes

- Matthieu Catty, directeur de la prévention et de la sécurité, ville de Boulogne-Billancourt
- Joaquim de Abreu, chef du service de la Police municipale, ville de Boulogne-Billancourt
- Luc Richard, directeur général adjoint chargé du pôle services techniques, ville de Boulogne-Billancourt
- Gauthier Mougin, premier adjoint chargé de l'urbanisme et des espaces publics, ville de Boulogne-Billancourt
- Yann Texier, Directeur territorial Nord, GPSO
- Sandrine Rousseau, SPL du Trapèze
- Sébastien Halotier, manager en charge du commerce
- Pierre Gaborit, conseiller municipal, ville de Boulogne-Billancourt
- David Lecourt, chargé des relations avec les collectivités à la RATP
- Eric Tardivel, directeur de l'agence territoriale RATP des Hauts-de-Seine



Télérama Automne 2018

Le passage pour piétons qui sécurise les déplacements

Qui n'a jamais traversé la rue quand le bonhomme est rouge ? Pour prendre en compte ces écarts et fluidifier le trafic, le cabinet d'architecture anglais Umbrellium a développé un passage protégé intelligent, testé en 2017 à Londres. Le principe ? Des milliers de dispositifs lumineux incrustés dans le sol qui s'allument pour faire apparaître une signalisation adaptée à la situation. La rue est filmée en continu par des caméras capables de distinguer un piéton d'une voiture ou d'un cycliste. En comparant leur position d'une image à l'autre, les caméras prévoient leur trajectoire et déclenchent l'éclairage de la chaussée. Le marquage peut même s'élargir (en cas d'affluence) ou être déplacé si les piétons prennent l'habitude de traverser ailleurs. Une zone rouge peut aussi apparaître en cas de danger (un enfant traversant brusquement, par exemple).

Ca m'intéresse Printemps 2019

Pointe amont de l'île Seguin: le groupe Emerige investit près de 400 millions pour l'art !



20
ÉVÈNEMENT

Porté par le groupe Emerige, le projet culturel et artistique de la pointe amont devient réalité courant juin avec le début des travaux de terrassement. D'ici à 2022-2023 s'élèvera, sur l'île Seguin, un nouveau pôle incontournable de l'ouest parisien ardemment défendu par la municipalité, au cœur de la Seine.

Chaque jour qui passe rapproche un peu plus la ville de Boulogne-Billancourt et l'île Seguin d'un moment clé de leur nouvelle histoire. En juin prochain, lors de la pose symbolique d'une première pierre débiteront les travaux de terrassement du pôle artistique et culturel porté par le groupe Emerige sur la pointe amont. Avec l'extraordinaire succès de La Seine Musicale sur la pointe aval, l'île s'affirmera définitivement comme un lieu unique de destination culturelle et touristique en Île-de-France, ouvert à toutes les promenades, et à tous les rêves. Propre à « déplacer le centre de gravité culturel vers l'ouest de Paris », a

déclaré Pierre-Christophe Bagnat au Parisien. La signature des actes de vente des terrains – le 21 décembre 2018 – ayant été officiellement annoncée mi-janvier, les objectifs et le calendrier ont été précisés lundi 11 février à l'hôtel de ville, en présence des acteurs majeurs du dossier: Laurent Dumas, président-directeur général du



Le 11 février, à l'hôtel de ville. De gauche à droite, Pierre-Christophe Bagnat, Paula Aisenberg, Jérôme Sans, Laurent Dumas.

groupe Emerige, Paula Aisenberg, historienne de l'art, directrice des projets artistiques du groupe, Jérôme Sans, chargé de la direction artistique du pôle, et Pierre-Christophe Bagnat. « Une telle réalisation n'aurait pu se faire sans le soutien absolu de la Ville », a commenté Laurent Dumas dans *Les Échos*.

LA PUISSANCE DU FLEUVE

Présentant des artistes établis ou en devenir, et conformément à la démarche de Laurent Dumas, mécène engagé, l'approche se veut originale, vivante, apte à parler aux jeunes générations, aux familles, à un large public qui ne fréquente pas forcément les musées classiques. Comme lorsque la fondation Emerige avait invité 2500 enfants – dont de jeunes Boulognais – à découvrir le château de Versailles en juillet 2018, le pôle boulognais s'ouvrira aux jeunes issus de milieux défavorisés, en particulier en période de vacances scolaires. Tel un pont avec le passé ouvrier de l'île, le site pourrait accueillir, outre la collection personnelle de Laurent Dumas, une partie de la prestigieuse collection Renault (Tinguely, Dubuffet, Vasarely, Robert Doisneau, etc.) ou de la fondation Giacometti et bien d'autres événements surprises.

Avec le projet d'aménagement des berges et de la RD1 porté par la Ville et le Département, le réaménagement en réflexion du port Le Grand par Haropa, sans oublier les transports (gare du Grand Paris Express, futur bus à haut de niveau de service), la passerelle sud et le pont Scibert, l'île Seguin retrouvera sa puissance, qui est aussi celle du fleuve. Jérôme Seydoux, propriétaire de Gaumont, en a lui-même pris toute la mesure, qui s'est déclaré « très impressionné » après une visite des lieux.

Une ambition architecturale et écoresponsable

Le projet regroupera une fondation d'art contemporain et sera complété par des locaux à destination de bureaux, commerces, showrooms et réserves d'œuvres. S'y ajoutera un multiplexe Pathé-Gaumont de huit salles dont un écran Imax laser de 22 mètres de large sur 14 de haut. À la pointe de l'île s'élèvera un hôtel Arty 4 étoiles*, chaque chambre abritant une œuvre d'art. L'hôtel offrira des prestations à la hauteur du lieu (spa, piscine, restaurants, bar, etc.). L'environnement privilégié de l'île et des berges fera une large place aux déplacements piétons et aux expositions en plein air sur un espace-parc de 1,5 ha. Des architectes de renom, pionniers en termes de développement durable, ont imaginé et dessiné cet ensemble: les catalans de RCR Arquitectes, prix Pritzker 2017, l'équipe autrichienne Baumschlager et Eberle, Jean-Philippe Le Boeuf (Calq) et Michel Desvignes, paysagiste.



Projet d'aménagement de la place Marcel Sembat de Pierre Gaborit en 2014

Pierre **GABORIT**



» J'habite depuis 1969 à Boulogne-Billancourt où mes deux enfants ont fait toutes leurs études.

» Professeur des universités, agrégé des facultés de droit, j'ai enseigné à Paris I, à Sciences-Po Paris et à Paris X - Nanterre dont je suis Professeur émérite.

» Avocat au Barreau de Paris, je suis spécialisé dans le financement de projets et le droit des collectivités territoriales.

» Sous la présidence de François Mitterrand, j'ai été conseiller du ministre de la fonction publique et j'y ai unifié les statuts des fonctionnaires et rédigé la loi instituant la troisième voie de l'ENA, conseiller juridique du ministre de l'éducation nationale et directeur de la jeunesse et de la vie associative où j'ai créé la Carte jeunes devenue Imagine'R.

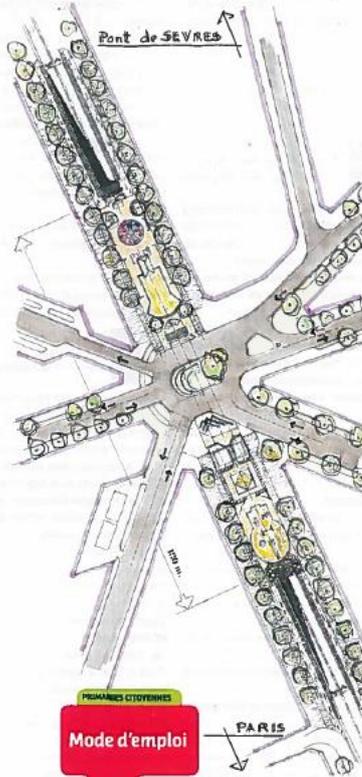
» Elu au conseil municipal en 1989, j'ai présidé le groupe d'opposition de gauche de 1995 à 2008.

» Membre de plusieurs associations de la ville, correspondant bénévole pour les Hauts-de-Seine du Défenseur des Droits et militant actif du parti socialiste, je demeure très impliqué dans la vie de notre cité. Ceux qui font appel à moi savent qu'ils ne le font jamais en vain.

Pour me contacter :

Courriel : pierregaborit@orange.fr
Site web : www.pierregaborit2014.fr
Twitter : @GaboritP
Facebook.com/pierregaborit2014

La place Marcel Sembat telle que je l'imagine...



Mode d'emploi

» Qui peut voter ?

Tous les citoyens bouloonnais inscrits sur les listes électorales au 31 décembre 2012 munis d'un pièce d'identité.

» La règle du jeu

En votant, vous signez une charte d'adhésion aux valeurs de la gauche. C'est vous qui choisissez la tête de liste de l'alternance pour 2014 !

» Quand ?

Les dimanches 13 et 20 octobre entre 8h et 20h.

» Où voter ?

Connaitre la correspondance entre votre bureau de vote habituel et votre bureau de vote pour les primaires en consultant le site :

boulogne-billancourt.parti-socialiste.fr

Rédaction & impression : 11/11/13 13:30:00 - 11/11/13 13:30:00 - 11/11/13 13:30:00 - 11/11/13 13:30:00 - 11/11/13 13:30:00 - 11/11/13 13:30:00 - 11/11/13 13:30:00 - 11/11/13 13:30:00 - 11/11/13 13:30:00 - 11/11/13 13:30:00



URL :<http://www.leparisien.fr/>

PAYS :France

TYPE :Web Grand Public



► 29 janvier 2019 - 15:05

> Version en ligne

A Boulogne, le tunnel de Marcel-Sembat ne fait pas de cadeau aux étourdis

Environ cinq accidents annuels se produisent dans le ce tunnel souterrain. Deux camions sont récemment venus s'y encastrent l'un après l'autre, la même journée. C'est le piège à têtes en l'air. Chaque année apporte son lot d'accidents -cinq en moyenne- dans le tunnel souterrain de la place Marcel-Sembat, à Boulogne-Billancourt. Le plus souvent, ce sont des camions trop hauts qui s'y encastrent, faute de concentration du chauffeur. Le phénomène est bien connu alentour, et les commerçants reconnaissent désormais le fameux « boum » entre mille autres bruits. Le dernier accident en date remonte au 10 janvier. Les deux derniers, plutôt. L'un à 14 heures, quand une camionnette s'est écrasée sur le plafond du tunnel alors qu'elle l'empruntait en direction du pont de Sèvres. Et l'autre à 21 heures, même histoire, mais dans le sens inverse en direction de Paris. Il n'y a pas eu de blessé. « Je commence à être habitué à ce bruit ! » « Quand j'ai entendu le boum, je me suis dit ça y est c'est encore quelqu'un qui a tapé le tunnel, je commence à être habitué à ce bruit ! » remarque un blanchisseur voisin. « Ça a fait un tel boucan que les gens qui travaillent autour sont sortis. Ça intrigue tout de suite, tout le monde prend des photos », décrit une restauratrice. De l'« inattention », pointe la mairie, indiquant que « la signalétique est parfaitement lisible ». Les panneaux de signalisation ont en effet été changés il y a quelques années. Une énorme inscription « Attention danger » prévient au début de la voie d'insertion vers le tunnel les chauffeurs de véhicules de plus de 2,60 m qu'ils ne passeront pas. S'ils ne le voient toujours pas, la barre avec des cylindres rouge et blanc qui touchent le toit des camionnettes dépassant la hauteur limite les prévient aussi. Un touriste avec des vélos sur le toit « Cela arrive surtout à des touristes, quand ils voient la direction de Paris, ils pensent à tout sauf au chapeau », poursuit le blanchisseur. Cet été, c'est justement un touriste qui s'était engagé, avec des vélos sur le toit. Mal lui en a pris. Il n'a pas senti que les cylindres du panneau de prévention à l'entrée du tunnel le touchaient. Résultat : tous ses vélos sont tombés, déchiquetés. « Le problème avec ces cylindres, c'est qu'on entend à peine qu'on les frôle », explique Jean, un livreur. Il y a dix ans, il s'est fait ici la frayeur de sa vie. « Il n'y avait pas encore de cylindres, juste une barre pour prévenir. J'ai bien failli la cogner. J'ai pilé au dernier moment. Ça m'a bien refroidi, depuis je fais très attention », raconte-t-il. Comme lui, beaucoup de livreurs changent de véhicules dans la journée. « C'est le plus dangereux », glisse-t-il. Il suffit qu'ils conduisent une camionnette après avoir conduit un utilitaire pour oublier la hauteur de leur engin... Marjorie Lenhardt Hauts-de-Seine

Etude sur une éventuelle interdiction des poids lourds (18 janvier 2019)

Cher Monsieur,

Si l'interdiction de circulation des poids lourds relève des pouvoirs de police du Maire prévus aux articles L.2212-1, L.2212-2 et L.2213-1 et suivants du code général des collectivités territoriales (CGCT), il est des exceptions concernant certaines routes à grande circulation qui relèvent de la compétence du Préfet. A cet égard, et s'agissant de Boulogne-Billancourt, le Maire a compétence pour réglementer le trafic des camions sur l'ensemble des voies de la Commune, à l'exception de la RD910. La mesure d'interdiction ne pourra donc pas porter sur cette voie (1.).

En outre, s'agissant des autres voies, une mesure d'interdiction ne serait légale que si elle répond aux conditions cumulatives posées par la jurisprudence en matière de police administrative tenant à sa nécessité (2.) et à sa proportionnalité (3.). Elle devra donc être particulièrement adaptée aux voies ainsi qu'aux gabarits des camions sur lesquelles elle portera.

1. Sur la compétence du Maire pour interdire la circulation des poids lourds (sauf sur la RD910)

En droit, l'article L.2212-1 du CGCT dispose que le Maire est chargé, sous le contrôle administratif du représentant de l'Etat dans le département, de la police municipale, de la police rurale et de l'exécution des actes de l'Etat qui y sont relatifs. L'article L.2212-2 du même code précise que la police municipale a pour objet d'assurer le bon ordre, la sûreté, la sécurité et la salubrité publiques.

S'agissant de la police de la circulation, ces dispositions sont combinées à celle des articles L. 2113-1 et suivants du CGCT.

L'article L.2113-1 dispose ainsi que :

« Le maire exerce la police de la circulation sur les routes nationales, les routes départementales et les voies de communication à l'intérieur des agglomérations, sous réserve des pouvoirs dévolus au représentant de l'Etat dans le département sur les routes à grande circulation. A l'extérieur des agglomérations, le maire exerce également la police de la circulation sur les voies du domaine public routier communal et du domaine public routier intercommunal, sous réserve des pouvoirs dévolus au représentant de l'Etat dans le département sur les routes à grande circulation ».

Cet article répartit donc entre le Maire et le Préfet la compétence de la police de la circulation à l'intérieur des agglomérations.

Il en ressort que, sauf pour les routes à grande circulation pour lesquels les pouvoirs de police de la circulation ont été transférés au Préfet, le Maire est compétent pour réglementer la circulation sur le territoire de la commune, y compris sur les routes départementales. Il peut donc interdire la circulation des poids lourds, y compris -dans une certaine mesure- si cette interdiction entraîne des conséquences pour les communes voisines (CAA Versailles, 23 juin 2005, n°03VE03279).

En revanche, pour les routes à grande circulation pour lesquels les pouvoirs de police de la circulation ont été transférés au Préfet, le Maire ne dispose pas de cette compétence, l'article R.2213-1 prévoyant uniquement qu'il puisse prendre des mesures de police dans les cas d'urgence résultant notamment de sinistres ou périls imminents.

En l'espèce, pour ce qui concerne le département des Hauts de Seine, l'article L.2521-1 du CGCT, inséré dans une section 1 intitulée « Police de circulation et du stationnement », dispose que « le représentant de l'Etat a la charge de la police de la voie publique sur les routes à grande circulation y compris en ce qui concerne la liberté et la sûreté, en plus des attributions de police exercées dans les communes où la police est étagée conformément aux articles L. 2214-3 et L. 2214-4 ». La police de la circulation lui ayant ainsi été transférée, le Préfet est seul compétent pour prendre toute mesure liée à la circulation sur les routes à grande circulation.

Or, le décret n°2009-615 du 3 juin 2009 fixant la liste des routes à grande circulation classe dans cette catégorie la route départementale RD 910 sur sa portion reliant Chaville et Boulogne-Billancourt incluse.

Il en résulte que le Maire de Boulogne n'est pas l'autorité de police compétente pour prendre des mesures d'interdiction du trafic des poids lourds sur la RD910. Il l'est, en revanche, pour toutes les autres routes sur le territoire de la Commune, y compris les autres routes départementales.

2. Sur la nécessité de la mesure

Pour les routes situées sur le territoire de la Commune, à l'exception de la RD910, le Maire ne pourrait prendre une mesure d'interdiction que si elle apparaît nécessaire, étant entendu que la nécessité s'apprécie voie par voie. Au regard des textes et/ou de la jurisprudence, la nécessité de la mesure peut venir de l'un des trois motifs suivants : les risques de dégradation de la voie publique (2.1.), les risques d'atteinte à la sécurité publique (2.2.) ou la prévention des atteintes à la tranquillité publique (2.3.).

2.1. S'agissant des risques de dégradation de la voie publique

L'article R.141-3 du code de la voirie routière dispose que :

« Le maire peut interdire d'une manière temporaire ou permanente l'usage de tout ou partie du réseau des voies communales aux catégories de véhicules dont les caractéristiques sont incompatibles avec la constitution de ces voies, et notamment avec la résistance et la largeur de la chaussée ou des ouvrages d'art ».

Sur le fondement de ces dispositions et de celles des articles L.2212-2 et L.2213-2 du CGCT, le Maire peut interdire la circulation des poids lourds sur des voies qui ne sont pas en mesure de supporter leur passage, y compris si le trafic n'est pas important (CAA Marseille, 8 février 2016, n°15MA01837).

Il appartient toutefois à la Commune de démontrer que la mesure vise à préserver l'intégrité de la chaussée (CE, 2 décembre 1977, n°00437 ; CAA Marseille, 8 février 2016, n°15MA01837), soit que celle-ci n'est pas assez large (CE, 9 décembre 1983, n°26813), soit qu'elle n'a pas été conçue pour supporter le passage des poids lourds :

« 9. Considérant que, comme il est dit au point 4, l'arrêté du 9 juillet 2012 par lequel le maire de la commune de Châteauroux-les-Alpes a interdit la circulation des véhicules dont le tonnage est supérieur à 19 tonnes sur la portion susmentionnée du chemin du camping, est motivé par la circonstance que la circulation de ces véhicules est susceptible d'endommager le revêtement de la voie et ne permet donc pas d'assurer sa pérennité et la sécurité de ses utilisateurs ; qu'il ressort du rapport d'analyse de la capacité de circulation de la voie communale n° 7 " établi par le cabinet d'ingénierie géotechnique Thétys en juin 2012, que la surface de roulement repose directement sur la plate-forme support des terrassements sans aucune structure de chaussée ; que lorsqu'elle ne repose pas sur le substratum rocheux, la chaussée comporte d'importants flashs parfois de l'ordre de 10 cm de hauteur indiquant qu'elle supporte déjà mal le trafic actuel relativement intense durant 3 mois en été mais composé de véhicules légers et de bus ; que ces éléments factuels ne sont pas utilement contredits par la société appelante ; que compte tenu des caractéristiques de cette chaussée, le passage de véhicules lourds apparaît difficile à supporter sur des portions entières avec un risque d'orniérage considérable en particulier en période de dégel, un risque de cisaillement de la chaussée, d'affaissement des talus aval de remblais dans les zones au profil en travers raide ; qu'ainsi, le passage des poids lourds impliquerait la reconstruction complète de la voie sur tout son linéaire avec création d'une véritable structure de chaussée et non une simple réfection de la couche de roulement ; que de plus, deux murs en pierres sèches se trouvent dans un état vétuste et supportent mal le trafic actuel de sorte qu'en cas de passage de poids lourds de plus de 18 tonnes, ces murs de soutènement pourraient s'écrouler ; que l'étude de diagnostic géotechnique d'août 2012 commandée par la Société routière du Midi et dont elle se prévaut pour contredire l'étude Thétys, établit pourtant les mêmes constatations relatives à l'état actuel de la chaussée et des murs de soutènement mais sans toutefois en tirer les mêmes conclusions puisqu'elle estime que malgré les désordres de surface (zones ornières et déformées), l'âge de sa couche de roulement (plus de 20 ans), et sa faible épaisseur, la chaussée pourra supporter le passage de poids lourds de 40 tonnes ; que toutefois, et alors même que ces deux études ne comportent pas d'investigations géotechniques, leurs constatations suffisent à établir que la circulation de poids lourds de plus de 19 tonnes ne peut qu'aggraver la viabilité d'un revêtement routier déjà altéré au niveau de sa couche superficielle et dont le corps de chaussée par sa faible épaisseur paraît totalement inadapté au trafic de poids lourds ; que l'impact mécanique d'un trafic de poids lourds dont il est prévu, d'après le dossier de demande d'autorisation d'exploitation de la carrière alluvionnaire de sables et de graviers, 90 camions semi-remorque par jour entre le 1er décembre et le 31 mars pendant 20 ans d'exploitation, entraînera nécessairement une dégradation accélérée de la chaussée ; que, dans ces conditions, l'arrêté en litige répond aux exigences de la sécurité publique ; qu'en outre, il apparaît que seule une reconstruction complète de la voie sur tout son linéaire avec création d'une véritable structure de chaussée et non une simple réfection peut valablement remédier à ce défaut ; que dans cette mesure, les engagements de la société requérante, visant seulement à réparer tout éventuel affaissement de la route, en particulier sur les zones avec des talus en aval et à entretenir l'état de la chaussée pendant toute la durée de l'exploitation de la carrière, en particulier après chaque période d'exploitation hivernale, s'avèrent insuffisants en l'absence d'une réelle structure de la chaussée ; que, par ailleurs, il ne ressort pas des pièces du dossier que la sécurité des usagers aurait pu y être assurée par des mesures de police moins rigoureuses ou contraignantes que la mesure d'interdiction de circulation faite aux véhicules d'un tonnage supérieur à 19 tonnes ; qu'enfin, la circonstance que la voie communale est l'unique route d'accès à la carrière et que l'interdiction faite aux camions de plus de 19 tonnes de l'emprunter rend impossible l'exploitation de cette dernière, n'est pas de nature à faire obstacle à l'interdiction prononcée qui n'est ni générale, ni absolue et justifiée par l'exigence de préserver le bon état de la voirie afin de garantir la sécurité publique ; » (CAA Marseille, 1^{er} juin 2018, n°17MA04127).

En l'espèce, le fondement lié à la prévention de la dégradation de la voirie ne nous semble pas mobilisable pour la Commune de Boulogne-Billancourt puisqu'il s'agit d'une commune urbaine qui dispose a priori d'infrastructures routières adaptées au passage des camions.

2.2. S'agissant des risques d'atteinte à la tranquillité publique

L'article L.2213-4 du code général des collectivités territoriales dispose que :

« Le maire peut, par arrêté motivé, interdire l'accès de certaines voies ou de certaines portions de voies ou de certains secteurs de la commune aux véhicules dont la circulation sur ces voies ou dans ces secteurs est de nature à compromettre soit la tranquillité publique, soit la qualité de l'air, soit la protection des espèces animales ou végétales, soit la protection des espaces naturels, des paysages ou des sites ou leur mise en valeur à des fins esthétiques, écologiques, agricoles, forestières ou touristiques ».

Il est à noter qu'il n'y a pas en notre connaissance de jurisprudence qui retienne seul le motif lié à la tranquillité publique pour justifier une mesure d'interdiction. Ce motif, quand il est retenu, est toujours associé à celui lié aux risques d'atteinte à la sécurité publique (TA Versailles, 28 septembre 1977, Recueil Lebon ; CE, 13 juin 1979, n°05767 ; CE, 14 novembre 1980, n°13410). Fonder une mesure d'interdiction sur ce seul motif lié aux nuisances apparaît donc risqué juridiquement.

En revanche, l'existence de nuisances sonores, associées à des risques liées à la sécurité des piétons, permet de justifier la mesure d'interdiction :

« Considérant, enfin, qu'il ressort des pièces du dossier que l'interdiction de la circulation des poids lourds de plus de 3,5 tonnes dans l'agglomération de Saclas est justifiée par des raisons de sécurité, en raison de l'étroitesse des voies, de l'intensité du trafic et du risque d'accidents, et par des motifs de tranquillité, en vue de supprimer le bruit et les vibrations que cause le passage des poids lourds ; » (CAA Versailles, 23 juin 2005, n°03VE03279).

Ou encore :

« Considérant qu'il ressort des pièces du dossier que cette mesure est justifiée par le souci qu'a eu le maire de la commune de Bouzel d'assurer, à l'intérieur de l'agglomération dont il a la charge, la tranquillité publique et la sécurité de passage sur les voies publiques ; qu'il ressort des pièces du dossier que le passage de véhicules de transports de plus de 16 tonnes cause aux habitants de la commune de Bouzel des nuisances sonores et qu'il est peu compatible avec la configuration de la chaussée, présentent ainsi un danger pour les piétons ; qu'il ne ressort pas des pièces du dossier qu'une simple limitation de vitesse aurait été suffisante pour remédier aux inconvénients liés à la circulation des véhicules de transport visés par la mesure litigieuse ; que celle-ci ne présente pas un caractère excessif pour les transporteurs concernés qui peuvent contourner l'agglomération, au prix d'un allongement raisonnable de leur trajet ; qu'à supposer même que l'arrêté du 27 décembre 2005 porte atteinte à l'égalité devant la loi ou devant les charges publiques, une telle circonstance est sans incidence sur sa légalité ; » (CAA 8 octobre 2009, n°07LY01220).

Il appartient en tout état de cause à la Commune de démontrer ces nuisances, autrement que par des plaintes des riverains : « Enfin, et en tout hypothèse, la commune ne justifie ni de la réalité de l'accroissement des nuisances sonores, de la pollution et des détériorations causées aux ouvrages publics, aux trottoirs et à la voirie, ni, même à le supposer démontré, l'existence d'un lien entre cet accroissement et la mise en œuvre de la mesure d'interdiction de circulation contestée. Dans ces conditions, la commune de Nonant-Le-Pin n'est pas fondée à soutenir que l'arrêté du maire de Mortrée procéderait d'une erreur dans l'appréciation des conséquences de l'interdiction de circulation qu'il édicte. » (CAA Nantes, 19 octobre 2018, n°17NT03609).

En l'espèce, les nuisances en termes de bruit, d'embouteillage et de pollution causés aux riverains par la circulation des poids lourds peuvent, sans doute, être démontrées par des études. Toutefois, ce motif ne pourra pas, selon nous, justifier une mesure d'interdiction sans que soit également démontré un danger pour la sécurité publique.

2.3. S'agissant des risques d'atteinte à la sécurité publique

Lorsque la mesure se fonde sur les dangers de la circulation des poids lourds, le Maire ne peut prendre une mesure d'interdiction que si le passage des poids lourds entraîne, au regard de la configuration des voies concernées et de l'ampleur du trafic, un risque réel à la sécurité de la circulation et des riverains et piétons.

Ces éléments sont cumulatifs : l'étude de la jurisprudence montre que les deux éléments sont liés : la configuration des lieux est étroitement associée, dans la jurisprudence, à l'ampleur du trafic des poids lourds.

- **Sur la configuration des voies**

En premier lieu, la mesure d'interdiction peut se justifier lorsque la voie concernée est trop étroite ou n'est pas aménagée pour permettre la circulation sans risque de véhicules d'un gabarit important.

Ainsi, a-t-il été jugé que l'étroitesse des voies conduisant à ce que les poids lourds soient contraints d'effectuer des manœuvres risquées notamment au regard de la sécurité des piétons et des vélos justifie l'interdiction de circulation : « 4. Considérant qu'il ressort des pièces versées au dossier que le chemin de l'Épte, accessible depuis la route départementale 181 menant de Gisors à Dangu et desservant notamment la propriété de M. et Mme B..., est une voie étroite, ne permettant pas le croisement de deux véhicules de tourisme, traversée par une voie verte destinée au passage des piétons et des vélos dont le revêtement ainsi que la plate-forme à usage de parking comportent d'importantes fissures et des désordres au sol ; que ce chemin, qui constitue une impasse, ne permet pas en outre aux poids lourds concernés par l'arrêté attaqué d'effectuer des manœuvres, ni de faire demi-tour autrement qu'en empruntant la plate-forme précitée située au débouché de la voie verte empruntée par les cyclistes et les piétons ; que tant l'état dégradé de ce chemin, alors même que cette situation de fait aurait partiellement pour origine des causes extérieures à l'activité exercée par les requérants, que sa configuration ainsi que l'absence de possibilité d'effectuer des manœuvres de retournement sans risques, justifiaient l'adoption d'une mesure de restriction de la circulation afin de garantir la conservation de ce chemin et la sécurité de ses usagers ; » (CAA Douai, 12 mai 2015, n°14DA00047).

De même, l'interdiction de circulation des poids lourds a été justifiée alors que la voie comportait deux virages à angle droit, empêchant ainsi leur passage sans risque (CAA Nantes, 11 mai 2004, n°01NT00415).

Dans ce type de configuration, le Maire peut et même doit prendre des mesures d'interdiction ou des mesures d'aménagement. Ainsi, dans une affaire où il était reproché au Maire de ne pas avoir exercé ses pouvoirs de police pour interdire la circulation des poids lourds dans une rue étroite, le juge écarte la responsabilité de la Commune pour carence dans l'exercice des pouvoirs de police en relevant que certains travaux avaient déjà été réalisés et que d'autres étaient prévus pour limiter la circulation (a contrario, la responsabilité aurait pu être engagée si aucune mesure n'avait été prise) :

« 4. Considérant qu'il est constant qu'à plusieurs reprises, les manœuvres des camions tenus de s'engager dans la rue du Parc en dépit de l'étroitesse du carrefour entre cette rue et la Grande Rue, ont occasionné des désagréments pour les riverains et des dégâts matériels notamment au mur d'enceinte de la propriété de M. et Mme C..., située 1 rue du Parc, il ne résulte pas de l'instruction que les contraintes de configuration des lieux sur la circulation des poids-lourds aient fait peser sur la sécurité publique un risque tel que le maire aurait dû faire usage de ses pouvoirs de police pour interdire la circulation de ce type de véhicules dans cette rue, alors que des travaux pour diminuer la circulation des camions dans celle-ci ont été réalisés en 2009 et que la commune envisage de nouveaux travaux pour permettre le passage des poids lourds qui

desservent le magasin Lidl non plus par la rue du Parc mais par la rue Lecoq ; » (CAA Nantes, 22 mars 2016, n°14NT00283).

En revanche, lorsque la voie ne présente pas de risque au regard de sa configuration ou qu'elle a été suffisamment aménagée avec des feux de signalisation, des passages piétons, des barrières de protection et qu'elle comporte des trottoirs, la mesure d'interdiction n'apparaît pas nécessaire :

« 3. Considérant que pour justifier l'adoption de l'arrêté en litige, le maire de la commune de Porcellette s'est fondé sur la " dangerosité présentée par le croisement " des routes départementales 26 et 72 au centre-ville pour les automobilistes et pour les piétons, notamment les enfants de l'école primaire située à proximité, ainsi que sur les " nuisances engendrées de jour comme de nuit, par l'augmentation constante du trafic des poids-lourds " ; qu'il ressort des pièces du dossier, et notamment de la seule photographie produite par la commune, que le croisement entre les deux routes départementales a été aménagé et comporte notamment des feux de signalisation, des passages piétons, des poteaux et barrières de protection, et que les voies comportent des trottoirs que les piétons peuvent emprunter ; » (CAA Nancy, 29 septembre 2015, n°14NC02293).

Il doit être relevé qu'en matière de mesure de police administrative, le juge exerce un contrôle étroit des motifs de la décision. Aussi, il appartient à la Commune d'apporter tout élément factuel précis permettant de justifier de la nécessité de la mesure.

Dans ce cadre, et s'agissant des risques liés à la circulation des poids lourds, la Cour administrative d'appel de Marseille a relevé que la Commune ne démontrait pas la réalité des risques :

« 6. Considérant que s'il appartenait au maire de la commune de Lorgues, faisant usage des pouvoirs de police que lui confèrent tant les dispositions du code général des collectivités territoriales que celles du code de la route, de réglementer et au besoin d'interdire la circulation des véhicules dont le passage aurait été de nature à rendre difficile et dangereuse la circulation sur le chemin des Girards, il ne ressort d'aucune pièce produite aux débats que le passage d'un unique camion, fût-il de 26 tonnes, générerait un accroissement et un encombrement de la circulation tel que celle-ci s'avèrerait dangereuse pour la sécurité publique, ni que les problèmes allégués liés à la vitesse sur le chemin litigieux, à les supposer avérés, ne puissent être résolus par une simple limitation, notamment par l'installation de panneaux de signalisation ou de ralentisseurs, la commune ne faisant d'ailleurs état d'aucun accident, ni même d'études relatives à des risques d'accidents ; qu'ainsi, eu égard à l'ensemble de ces éléments qui ne permettent pas de tenir pour établi les risques allégués, il n'appartenait pas au maire de la commune de Lorgues de faire usage des pouvoirs qu'il tenait des dispositions sus-rappelées, pour interdire de manière permanente, générale et absolue, ainsi qu'il l'a fait par son arrêté du 16 février 2010, l'accès au chemin des Girards de tout véhicule d'un poids total supérieur à 3,5 tonnes non chargé d'une mission de service public, et alors même que le chemin litigieux constitue l'unique accès, pour la société Transports Jean-Louis, à la carrière dont elle souhaite la reprise d'activité ; que, par suite, en décidant cette interdiction sur le fondement retenu le maire de la commune de Lorgues a excédé ces pouvoirs ; » (CAA Marseille, 24 octobre 2014, 02766).

S'agissant, par ailleurs, de l'existence d'accidents, il est à noter que le juge ne retient cet élément que si les accidents sont nombreux et causés par la configuration des voies et non par la faute d'inattention du chauffeur :

« 3. Les requérants, qui ne contestent plus dans leurs écritures d'appel l'arrêté du maire de Cagnes-sur-Mer du 6 août 2010, font grief à l'article 3 de l'arrêté pris par le maire le 24 juillet 2000, lequel en son article 1er interdit la circulation des véhicules d'un poids total supérieur à 19 tonnes sur certaines voies situées en centre-ville, de permettre aux seuls véhicules assurant un service public et les transports en commun, quel que soit leur poids total en charge, de circuler sur ces mêmes voies, et notamment d'emprunter l'avenue sur laquelle a eu lieu l'accident. Il résulte cependant de l'instruction, et notamment des photographies produites, que la configuration des lieux ne rendait pas, ainsi que le soutiennent les requérants, l'accident inévitable, même si les manœuvres effectuées par les chauffeurs de ces véhicules nécessitent une vigilance accrue de leur part. En outre, la dérogation accordée par l'article 3 de l'arrêté est limitée aux seuls véhicules affectés à des missions de service public. Est à cet égard sans incidence le fait qu'il n'était pas nécessaire au chauffeur du camion en cause dans l'accident de circuler ce jour-là sur l'avenue A. Renoir. Enfin et en tout état de cause, ainsi que l'a jugé à bon droit le tribunal administratif, il ressort de la lecture du jugement du tribunal de grande instance de Grasse du 9 novembre 2010 que l'accident a eu lieu alors que la jeune femme était déjà engagée sur le passage protégé et résulte ainsi de la seule grave faute d'inattention du chauffeur. Dans ces conditions, le maire n'a pas commis de faute en n'interdisant pas à tout véhicule d'un poids total supérieur à 19 tonnes, qu'il soit ou pas affecté à une mission de service public, de circuler sur l'avenue A. Renoir. » (CAA Marseille, 7 janvier 2019, n°17MA03882).

• Sur l'ampleur du trafic

L'ampleur du trafic constitue un élément essentiel pris en compte par le juge administratif :

« Considérant que les dangers résultants pour la sécurité publique de l'étroitesse de la route nationale n°6 et de l'intensité de la circulation dans la traversée de la Commune de Cessieu, qui ne pouvaient être prévenus par une mesure aussi efficace et moins contraignante, étaient de nature à justifier légalement l'interdiction faite par le maire de cette commune aux véhicules de transport routier de marchandises d'un poids total en charge supérieur à 6 tonnes de circuler sur cette voie dans l'agglomération de Cessieu ; » (CE, 13 juin 1979, n°05767).

Ainsi, dans un jugement du 28 septembre 1977, le Tribunal administratif de Versailles relève que la circulation de poids lourds dépassait dans une petite Commune 2000 véhicules par jour (TA Versailles, 28 septembre 1977, Recueil Lebon 1977). De même, la Cour administrative d'appel de Versailles a également retenu la nécessité d'une telle mesure au motif qu'elle était « justifiée par des raisons de sécurité, en raison de l'étroitesse des voies, de l'intensité du trafic et du risque d'accidents, et par des motifs de tranquillité, en vue de supprimer le bruit et les vibrations que cause le passage des poids lourds » (CAA Versailles, 23 juin 2005, n°03VE03279).

Dès lors, une mesure d'interdiction n'est pas nécessaire en cas de faible trafic :

« 6. Considérant que s'il appartenait au maire de la commune de Lorgues, faisant usage des pouvoirs de police que lui confèrent tant les dispositions du code général des collectivités territoriales que celles du code de la route, de réglementer et au besoin d'interdire la circulation des véhicules dont le passage aurait été de nature à rendre difficile et dangereuse la circulation sur le chemin des Girards, il ne ressort d'aucune pièce produite aux débats que le passage d'un unique camion, fût-il de 26 tonnes, générerait un accroissement et un encombrement de la circulation tel que celle-ci s'avèrerait dangereuse pour la sécurité publique (...) » (CAA Marseille, 24 octobre 2014, n°13Ma02766).

Il appartient donc à la Commune de démontrer que l'ampleur du trafic justifie la mesure d'interdiction.

A cet égard, l'étude des arrêts révèle que le Juge exige une preuve de l'ampleur du trafic, notamment à l'aide de rapports ou d'études :

« que les dangers ainsi présentés par la configuration des lieux se trouvent accrus par l'intensité du trafic, le nombre des véhicules de transport de marchandises d'un poids total en charge égal ou supérieur à 19 tonnes traversant l'agglomération s'élevant à plus de 600 par jour, selon un rapport établi en 1998 par le centre d'étude des techniques de l'équipement Normandie Centre et confirmé par un nouveau comptage réalisé en mai 2000 ; » (CAA Nantes, 11 mai 2004, n°01Nt00415).

En revanche, tout arrêté d'interdiction qui se fonde uniquement sur les plaintes des riverains, sans que d'autres éléments du dossier ne viennent démontrer la nécessité de la mesure, n'est pas suffisamment justifié :

« qu'en outre, et alors que la commune n'apporte aucun élément au soutien de ses allégations, il ne ressort pas des pièces du dossier que le trafic des véhicules concernés par l'arrêté en litige aurait été en augmentation et que ces véhicules enfreindraient systématiquement les règles du code de la route et auraient occasionné une dégradation de la chaussée ; qu'enfin, si la commune de Porcellette fait état de plaintes de riverains, elle ne justifie pas des nuisances alléguées liées au passage des véhicules visés par l'interdiction édictée ; » (CAA Nancy, 29 septembre 2015, n°14NC02293).

Ou encore :

« 6. En quatrième et dernier lieu, les relevés de comptages des véhicules sur les territoires des communes de Chaillou et Urou, produits par la commune de Nonant-Le-Pin, ne distinguent pas le nombre de poids-lourds de plus de 7,5 tonnes traversant les communes concernées et, parmi ces derniers, ceux qui auraient été contraints de traverser ces communes en raison de l'impossibilité de transiter par la portion de route départementale 958 interdite, de ceux dont le siège d'entreprise ou le point de livraison se situent sur les communes en cause. Dès lors ces documents, comme les attestations établies par des riverains de la route départementale qui traverse Nonant-Le-Pin, ne permettent pas de démontrer la réalité et la mesure de l'augmentation du trafic des poids-lourds de plus de 7,5 tonnes sur les communes concernées. Il ressort au demeurant des pièces du dossier que, pour pallier l'interdiction de transit portant sur la portion de la route départementale 958 située dans l'agglomération de Mortrée, les véhicules concernés par cette interdiction ont la possibilité d'emprunter, pour relier les communes d'Argentan et Sées, des itinéraires alternatifs, notamment l'autoroute A 88 ou les routes départementales 238 et 240, sans devoir nécessairement emprunter, comme le prétend la commune de Nonant-Le-Pin, les routes départementales 438 et 926 qui traversent son agglomération. Enfin, et en tout hypothèse, la commune ne justifie ni de la réalité de l'accroissement des nuisances sonores, de la pollution et des détériorations causées aux ouvrages publics, aux trottoirs et à la voirie, ni, même à le supposer démontré, l'existence d'un lien entre cet accroissement et la mise en œuvre de la mesure d'interdiction de circulation contestée. Dans ces conditions, la commune de Nonant-Le-Pin n'est pas fondée à soutenir que l'arrêté du maire de Mortrée procéderait d'une erreur dans l'appréciation des conséquences de l'interdiction de circulation qu'il édicte. » (CAA Nantes, 19 octobre 2018, n°17NT03609).

2.4. Conclusion relative à la situation de Boulogne Billancourt

En premier lieu, il est rappelé que le maire ne peut pas prendre une mesure d'interdiction de la circulation des poids lourds sur la RD 910, dès lors qu'il n'en a pas compétence.

En second lieu, et s'agissant de la RD 907 (autre voie passante), il s'agit d'une voie à double sens, bordée de trottoirs suffisamment larges et aménagée avec des passages protégés, de feux de signalisation, des barrières et des poteaux de protection. Elle est donc sécurisée. En outre, les quelques accidents de circulation sans grave conséquence ainsi que les embouteillages dont la Ville fait état n'apparaissent pas suffisants pour justifier, sur le fondement de la prévention de la sécurité, l'interdiction de circulation sur cette voie. Il en va également ainsi s'agissant de la RD1.

En revanche, les nuisances peuvent apparaître réelles si le trafic est important sur ces voies et que la Commune dispose d'éléments factuels précis et étayés les démontrant. Toutefois, ce motif unique risque d'être insuffisant pour justifier de la légalité d'une interdiction. En outre, sur le plan pratique, une telle interdiction aurait pour conséquence que les poids lourds empruntent la RD 910, ce qui conduirait à accroître les nuisances pour les riverains de cette voie, sans doute déjà concernés par le transit des poids lourds, et présenterait une difficulté au regard de la proportionnalité de la mesure.

Enfin, s'agissant des autres voies de la communes, sans doute plus étroites et moins aménagées pour la sécurité, la mesure d'interdiction pourra être prise à la condition que la Commune soit en mesure de justifier que le passage des poids lourds sur ces voies, au regard de leur nombre et de la configuration de ces voies, est de nature à entraîner des risques pour la circulation et pour les riverains, ainsi que, le cas échéant, des nuisances.

Si tel est le cas, il appartiendra à la Commune de limiter cette mesure aux poids lourds supérieurs à un certain gabarit, à certaines voies et, le cas échéant, à certaines heures.

3. Sur la proportionnalité de la mesure

Il résulte de la jurisprudence administrative qu'une mesure d'interdiction de circulation des poids lourds est proportionnée à la condition qu'elle ne constitue pas une interdiction générale et absolue (3.1.) et que ses inconvénients n'excèdent pas ses avantages (3.2.).

3.1. Sur l'importance que l'interdiction ne soit pas générale et absolue

Le Maire ne peut pas, par principe, interdire le passage de tous les camions sur l'ensemble du territoire de sa commune et de manière permanente :

« qu'ainsi, eu égard à l'ensemble de ces éléments qui ne permettent pas de tenir pour établi les risques allégués, il n'appartenait pas au maire de la commune de Lorgues de faire usage des pouvoirs qu'il tenait des dispositions sus-rappelées, pour interdire de manière permanente, générale et absolue, ainsi qu'il l'a fait par son arrêté du 16 février 2010, l'accès au chemin des Girards de tout véhicule d'un poids total supérieur à 3,5 tonnes non chargé d'une mission de service public, et alors même que le chemin litigieux constitue l'unique accès, pour la société Transports Jean-Louis, à la carrière dont elle souhaite la reprise d'activité ; que, par suite, en décidant cette interdiction sur le fondement retenu le maire de la commune de Lorgues a excédé ces pouvoirs ; » (CAA Marseille, 24 octobre 2014, n°13MA02766).

Ainsi, la nécessité de veiller à la proportionnalité de la mesure impose de préciser :

- les voies pour lesquelles l'interdiction est nécessaire : la mesure doit, en effet, être limitée aux voies qui nécessitent une telle interdiction au regard des risques ou des nuisances provoquées par le passage des poids lourds. La jurisprudence souligne ainsi :
 - « que l'interdiction de circuler ne s'applique que dans le sens Sud-Nord à la circulation de véhicules de plus de 19 tonnes ou transportant des matières dangereuses » (CE, 18 octobre 1989, n°97656).
- les tonnages interdits, sachant que ces tonnages dépendent des caractéristiques des voies et des troubles qu'il s'agit de parer : en effet, l'interdiction ne peut concerner que les poids lourds dont le gabarit justifie qu'ils ne soient pas autorisés à emprunter la voie au regard des risques et des nuisances :
 - « que cette interdiction, qui ne vise que les véhicules les plus dangereux par leur poids et leur encombrement, et à laquelle échappent les véhicules chargeant ou déchargeant des marchandises à Cessieu et dans certaines communes voisines, n'est ni générale ni absolue » (CE, 13 juin 1979, n°05767).
 - « 7. Il s'ensuit que s'il était loisible au maire de cette commune, au regard de l'état de la voie, de limiter la circulation des poids lourds, notamment en raison de leur tonnage et de leur fréquence de passage et de maintenir cette limitation face à une demande d'abrogation, l'arrêté en litige qui interdit toute circulation de véhicule d'un poids total de plus de 5,5 tonnes, toute l'année, porte une atteinte excessive à la liberté de circulation et à la liberté de commerce et d'industrie au regard des circonstances qui l'ont motivé et du but poursuivi » (CAA Marseille, 3 décembre 2018, n°16MA04622).
- éventuellement, en fonction toujours des troubles qu'il s'agit de parer, les jours et les horaires de l'interdiction : s'il n'est pas nécessaire d'interdire le passage des poids lourds de manière permanente, l'interdiction doit être circonscrite dans le temps (à certains jours de la semaine et/ou à certaines heures).
 - En fonction des circonstances, il peut s'agir de viser les heures de circulation des riverains :
 - « Considérant qu'il ressort des pièces du dossier que la traversée de la commune de La Bouille par des camions-benne de plus de 5 tonnes comporte des risques certains pour la sécurité des usagers de la voie publique et des nuisances graves pour les habitants de la commune, eu égard à la configuration des lieux et à l'intensité de ce trafic ; que ces risques et ces nuisances sont particulièrement ressentis entre 12 h et 14 h, période pendant laquelle les habitants de la commune, sont appelés à accroître leurs déplacements ; qu'ainsi, en interdisant toute circulation des poids-lourds de plus de 5 tonnes entre 12 h et 14 h du lundi au vendredi afin de garantir la tranquillité publique et la sécurité et la commodité du passage sur la voie publique, le maire de La Bouille a pris, dans le cadre des pouvoirs de police que lui confèrent les articles L.131-1 à L.131-4 du code des communes, une mesure qui n'est pas motivée par des faits matériellement inexacts ; » (CE, 27 septembre 1991, n°71447).
 - Ou encore, s'agissant du transport de produits dangereux ou explosifs, de viser les heures des bureaux et des écoles situés aux abords de la voie :
 - « Considérant qu'il résulte de l'instruction que l'arrêté pris par le maire de Wingles le 24 septembre 2004 a principalement pour objet d'éviter le passage de camions transportant des produits explosifs ou dangereux sur des voies situées dans l'agglomération et bordées d'écoles, de locaux administratifs et de commerces ; que cette interdiction de circulation, qui ne concerne que certaines voies de la commune, est limitée aux périodes de 8 h 15 à 12 h 15 et de 13 h 15 à 17 h 30 correspondant à la présence de nombreuses personnes dans ces locaux ; que si cette interdiction perturbe l'organisation du travail dans l'établissement exploité par la société Nitrochimie en contraignant celle-ci à effectuer les réceptions et les expéditions avant ou après ces périodes, elle n'est pas entachée, eu égard à son but de protection de la sécurité publique, d'une disproportion de nature à lui conférer le caractère d'une atteinte grave et manifestement illégale à la liberté d'aller et venir ; que, par suite, la COMMUNE DE WINGLES est fondée à soutenir que c'est à tort que le juge des référés du tribunal administratif de Lille s'est fondé, pour suspendre l'arrêté du 24 septembre 2004, sur ce que les restrictions édictées par cet arrêté constituaient une telle atteinte ; » (CE, 26 novembre 2004, n°274226).

- dans tous les cas, la possibilité de demander une dérogation : la mesure doit en effet prévoir des dérogations, tenant notamment à la desserte locale :
 « Considérant, en quatrième lieu, que le régime d'interdiction fixé par l'arrêté contesté outre qu'il est limité aux véhicules de transport de marchandises d'un poids total en charge égal ou supérieur à 19 tonnes, ne s'applique pas aux transports exceptionnels, aux véhicules destinés à l'enseignement de la conduite des véhicules à moteur, aux poids lourds des entreprises et sociétés ayant leur siège à Bonnebosq impliquant de réelles manutentions tant à l'arrivée qu'au départ, ni aux véhicules assurant la desserte des riverains ou assurant des livraisons à Bonnebosq ; qu'ainsi, l'interdiction posée n'est ni générale, ni absolue ; » (CAA Nantes, 11 mai 2004, n°01NT00415).

Si la mesure doit donc être limitée à ce qui est strictement nécessaire, elle ne doit pas non plus comporter des inconvénients supérieurs à ses avantages.

3.2. Sur l'importance que les inconvénients de la mesure n'excèdent pas ses avantages

D'une part, une mesure d'interdiction de la circulation des poids lourds ne peut être prise que s'il existe un itinéraire alternatif n'entraînant pas un accroissement déraisonnable du trajet :

« Considérant que par arrêté du 22 juin 1999 le maire du Monétier-les-Bains a interdit sur la route nationale 91 dans la traversée de l'agglomération la circulation des poids-lourds de plus de 12 tonnes "entre 7 h 30 et 9 h 30, 10 h 30 et 12 h 30, 13 h et 14 h 30, 16 h et 17 h 30 et de 20 h à 6 h" ; que, pour la période du 1er juillet au 5 septembre, cette interdiction s'applique "de 9 h à 13 h, de 15 h à 19 h et de 21 h à 6 h" ; qu'eu égard notamment à la configuration des lieux et aux caractéristiques du réseau routier dans cette région, les restrictions ainsi apportées à la circulation sur la R.N. 91, laquelle relie Grenoble à Briançon, sont de nature à porter atteinte à la liberté d'aller et venir et entrent ainsi dans le champ d'application des dispositions précitées de l'article L. 2131-6 du code général des collectivités territoriales ; qu'eu égard à l'ampleur et aux modalités des restrictions édictées par l'arrêté municipal en cause, le moyen tiré du caractère disproportionné de ces mesures, eu égard au but poursuivi, paraît, en l'état de l'instruction, sérieux et de nature à justifier l'annulation de l'arrêté attaqué ; qu'il suit de là que le préfet des Hautes-Alpes est fondé à demander qu' il soit sursis à son exécution ; » (CE, 13 juillet 1999, n°210348, publié au Recueil Lebon).

Un accroissement raisonnable du trajet, même s'il est plus onéreux, peut en revanche être admis et n'empêche pas la mesure d'être considérée comme proportionnée :

« Considérant, enfin, que cette mesure, justifiée par l'intérêt de la sécurité et de la tranquillité publiques, n'entraîne pas une charge excessive pour les transporteurs de marchandises concernés dont les véhicules peuvent utiliser plusieurs itinéraires de substitution ; qu'ainsi, elle ne porte pas atteinte à la liberté d'aller et venir ; que la circonstance que cette mesure rendrait plus longs de 10 à 20 kms et donc plus onéreux, les trajets des véhicules visés par l'arrêté contesté, n'est pas de nature à porter atteinte à la liberté du commerce et de l'industrie ; qu'enfin, elle ne crée aucune inégalité entre les usagers de la voie publique concernée, lesquels se trouvent placés dans une situation identique ; » (CAA Nantes, 11 mai 2004, n°01NT00415).

D'autre part, la mesure ne doit pas porter atteinte de manière excessive aux droits des riverains de la voie alternative ou de ceux des communes voisines :

« que les inconvénients qui résultent de cette mesure pour les usagers de la RN9, notamment l'allongement du parcours, et pour les habitants des communes situées au Nord d'Aigueperse ne présentent pas un caractère excessif » (CE, 18 octobre 1989, n°97656 ; cf. également CAA Versailles, 23 juin 2005, n°03VE03279).

De même, la mesure ne doit pas avoir pour conséquences de provoquer des risques et de difficultés plus importants que ceux qu'elle vise à prévenir :

« qu'il résulte en outre de l'instruction que, pour éviter la rue du Parc, les poids-lourds devraient emprunter, pour traverser la commune dans son axe nord-sud, une des rues qui lui sont parallèles, à savoir la rue Lecoq, la rue Gustave Marc ou la rue Suzanne Diard, et que le passage des véhicules lourds dans l'une de celles-ci présenteraient encore davantage de risques ou de difficultés ; qu'ainsi, en ne faisant pas usage de ses pouvoirs de police pour interdire la circulation des poids lourds dans la rue du Parc, le maire de la commune d'Onzain n'a pas commis de faute de nature à engager la responsabilité de la commune ; » (CAA Nantes, 22 mars 2016, n°14NT00283).

« qu'en revanche, il ressort des mêmes pièces que l'itinéraire de contournement prévu par cet arrêté, qui fait déboucher les camions sur une voie départementale dans un virage prononcé et sans visibilité et leur fait traverser l'agglomération de Langoat, comporte des dangers et aggrave les nuisances inhérentes à la circulation des véhicules de fort tonnage, de nature à porter atteinte à la tranquillité publique et à la sécurité publique ; que la mesure mise en œuvre présente ainsi des inconvénients excessifs ; que, dès lors, et sans qu'il soit besoin d'examiner les autres moyens de la requête, M. X... est fondé à soutenir que c'est à tort que, par le jugement attaqué, le Tribunal administratif de Rennes a rejeté sa demande ; » (CAA Nantes, 22 novembre 2001, n°97NT02566).

Enfin, la mesure n'est pas proportionnée s'il est possible de prendre une mesure moins contraignante :

« que, par ailleurs, il ne ressort pas des pièces du dossier que, eu égard aux caractéristiques du revêtement en cause, l'autorité compétente aurait pu assurer la sécurité des usagers par des mesures moins rigoureuses ou moins contraignantes que celle d'interdiction de la circulation faite aux véhicules d'un tonnage supérieur à dix-neuf tonnes édictée par l'arrêté en litige ; que, si la société requérante fait valoir que des autocars de tourisme qui empruntent le chemin litigieux, sont également susceptibles de la détériorer, il n'est pas établi par la société appelante que le passage de ces véhicules, de moins de dix-neuf tonnes, ait les mêmes conséquences ; que dans le cadre du présent litige, la société appelante ne peut utilement avancer que les itinéraires de substitution proposés à titre amiable par la commune de Châteauroux-les-Alpes ne sont pas

raisonnables ; que, dans ces conditions, la mesure litigieuse, ni générale et ni absolue, justifiée tant par la nécessité de préserver le bon état de la voirie que de garantir la sécurité publique n'est entachée ni d'erreurs de fait, ni de disproportions au regard du but poursuivi, la gêne invoquée n'excédant pas les sujétions normales que les usagers doivent supporter dans l'intérêt de la conservation de la voie publique ; qu'enfin les dispositions précitées du code de la voirie routière n'ont pas été méconnues ; » (CAA Marseille, 8 février 2016, n°15MA01837).

En l'espèce, s'agissant des axes structurants, si la nécessité de l'interdiction de circulation des poids lourds sur la RD 907 apparaît difficilement justifiable (cf. supra), il en va de même de sa proportionnalité. En effet, cette interdiction risquerait de présenter des inconvénients excessifs par rapport aux objectifs qu'elle vise dès lors qu'il pourrait être argué qu'elle accroît le trafic sur la RD 910, déjà fortement impacté par la circulation des poids lourds. Il en va également ainsi de l'interdiction de circulation sur la RD 1 qui risquerait d'accroître le trafic sur la RD 910 et sur la RD7 (qui contourne Boulogne par le Sud), en accroissant les embouteillages et les nuisances pour les usagers de ces routes et des riverains. La proportionnalité d'une telle mesure sur ces routes est donc douteuse, sauf à démontrer que le déport des poids lourds sur d'autres voies ne crée pas d'inconvénients excessifs pour la circulation sur ces voies et pour les riverains de ces voies.

En revanche, sur les autres voies de la Commune, à supposer que la nécessité de la mesure puisse être démontrée, l'interdiction de la circulation des poids lourds pourrait être prononcée sous réserve qu'elle soit proportionnée et donc qu'elle soit circonscrite aux voies qui nécessitent une interdiction (compte tenu de leurs caractéristiques) et au gabarit des poids lourds qui présentent les risques ou les nuisances justifiant la mesure, qu'elle soit limitée dans le temps et qu'elle prévoie des dérogations pour permettre les livraisons locales. C'est à une analyse fine et au cas par cas qu'il convient de procéder.

Conclusion générale

En premier lieu, le Maire de Boulogne-Billancourt ne peut pas, au regard des dispositions de l'article L.2213-1 du CGCT, prendre une mesure d'interdiction de la circulation des poids lourds sur la RD 910 car cette compétence appartient au Préfet.

En second lieu, la nécessité d'une telle mesure sur les routes RD 907 et RD1 n'apparaît pas justifiée car, d'une part, ces routes semblent suffisamment larges et aménagées pour permettre une circulation des poids lourds en toute sécurité et, d'autre part, le motif lié aux nuisances (qui ne sont au demeurant pas établies à ce stade) n'est pas suffisant pour fonder seul une telle mesure. De surcroît, la proportionnalité d'une telle mesure serait difficilement justifiable au regard de ses inconvénients.

En dernier lieu, la circulation des poids lourds sur les autres voies pourrait être interdite à la condition que cette interdiction soit limitée à celles seulement des voies qui sont trop étroites pour permettre le passage des camions en toute sécurité et qu'elle ne vise que les poids lourds dont la circulation apparaît inadaptée et donc trop risquée pour ces voies. Pour anticiper un contentieux, la Commune doit disposer d'éléments probants sur les risques qu'entraîne leur passage (nombre d'accident, études, etc.) et sur le trafic réel des poids lourds sur ces voies. Enfin, la Ville devrait, le cas échéant, limiter la mesure d'interdiction d'un point de vue temporel (jours et/ou tranches horaires), selon les risques et la configuration des voies (présence ou non de circulation et de population). La mesure devra donc être prise au cas par cas. Plus l'interdiction est limitée et plus elle pourra être jugée proportionnée et donc légale.

A supposer même que la mesure d'interdiction soit légale (car nécessaire et proportionnée), il doit être souligné que sa mise en œuvre peut néanmoins conduire à l'engagement de responsabilité sans faute de la Commune si elle entraîne un préjudice anormal et spécial à un administré. Si cela est relativement rare, le juge peut, en effet, retenir la responsabilité de la Commune notamment lorsque l'interdiction du passage des poids lourds fait perdre à un commerçant situé sur la voie concernée une partie de son chiffre d'affaires dû à la perte de la clientèle des conducteurs (CE, 13 mai 1987, n°50876).

Nous restons à votre disposition et vous prions d'agréer l'expression de nos salutations dévouées.
Très cordialement,

Pauline de Fay Florian Diani
Avocat associé Avocat à la Cour
Bardon & de Fay, Avocats associés, 51 bis, rue de Miromesnil, 75008 Paris