

IV-3 Préparer l'arrivée des trottinettes et EPD

- **L'arrivée des trottinettes en région parisienne**

L'histoire commence en 2018 avec deux premiers opérateurs qui lancent leur système de trottinettes électriques en libre-service à Paris. Les deux entreprises sont déjà présentes dans de nombreuses villes à travers le monde.

C'est immédiatement le déchainement avec de plus en plus d'opérateurs américains puis français ou européens. Taxify et Uber, jusqu'à présent spécialisés dans le VTC, entrent dans la danse. Une douzaine d'opérateurs se développent sur Paris.

Pourquoi donc un tel engouement ?

En fait, l'objectif n'est pas de remplacer les bicyclettes, mais les voitures : « *Notre objectif à long terme est d'amener les gens à laisser leur voiture au garage et de réduire la circulation et les émissions de CO2. Nous espérons éliminer autant que possible les déplacements en voiture de moins de trois kilomètres* » déclare un opérateur.

Les trottinettes sont légères et prennent peu d'espace de stationnement (un problème dont se plaignent fréquemment les résidents à propos des vélos en emplacements libres), elles ne nécessitent pas d'infrastructures spécifiques et sont, semble-t-il, aussi simples à entretenir que les vélos.

Dans les faits, les trottinettes peuvent être une solution de remplacement crédible aux vélos en libre-service qui peinent à se réinventer. Il y a une dizaine d'années, les stations de vélos qui fleurissaient partout en Europe ont constitué une révolution qui a contribué durablement à réintégrer la bicyclette dans la mobilité urbaine. Mais si le vélo en libre-service est un succès pour les utilisateurs, le bilan est mitigé pour les entreprises. Le Vélib parisien s'est avéré un échec économique du fait, principalement, du vandalisme et des coûts intenable qu'entraîne le maintien en état du parc.

Les fournisseurs de trottinettes semblent croire qu'ils n'auront pas ce genre de problèmes ou, du moins, qu'ils sauront mieux les maîtriser. À Paris, Lime déclare récupérer chaque jour, entre 21 heures et 6 heures, l'ensemble de ses trottinettes afin de les recharger et de les réparer si nécessaire.

« *Des centaines de trottinettes vertes sont alignées dans l'entrepôt flambant neuf de Lime à Arcueil (Val-de-Marne). Ici, on recharge, répare et recycle entre 1 500 et 2 000 engins par jour, 24 heures sur 24. Les mécaniciens, en gilet bleu, les chefs d'équipe, en vert, et ceux qui ramènent les trottinettes - dans des voitures électriques, nous précise-t-on -, en jaune, donnent à la start-up américaine une image d'industriel respectable.* » « *Nous sommes passés en quelques mois de 0 à 13 millions d'utilisations à Paris, avec 65 000 usages par jour, contre 30 000 en janvier* », explique Arthur-Louis Jacquier, son directeur en charge de la capitale, pour justifier les débordements sur la voirie qui ont suscité une vague de critiques et la contre-offensive de la ville. »

La multiplication des trottinettes électriques en libre-service pose de nombreux problèmes qu'il convient de régler avec ou sans législation. Leur circulation sur les trottoirs est source d'insécurité pour les piétons, notamment les personnes âgées et les enfants. Leur stationnement, souvent anarchique, perturbe les déplacements des parents avec poussette et des personnes en situation de handicap et beaucoup plus grave, les accidents se multiplient.

- **La ville de Paris réagit**

La Mairie de Paris déclare en 2018 « *La Ville de Paris soutient les nouvelles formes de mobilités propres, qui représentent des alternatives utiles à la voiture individuelle polluante, mais il est essentiel que leur présence dans les rues de la capitale soit régulée* »

La Ville de Paris a très vite alerté le gouvernement sur cette situation préoccupante, en proposant que la future loi sur les mobilités crée un cadre juridique clair pour les trottinettes électriques. Malheureusement, ce projet de loi, initialement prévu à l'automne 2018 puis reporté au printemps 2019, tarde à être voté.

Dans l'attente des avancées nationales, la municipalité avait décidé de mettre en place ses propres dispositifs de régulation, à l'occasion de l'examen le 3 avril par le Conseil de Paris d'une délibération instaurant une redevance d'occupation du domaine public et des règles de circulation et de stationnement.

Les utilisateurs de trottinettes électriques circulant sur les trottoirs s'exposent désormais à un procès-verbal de 135 euros. Le stationnement des trottinettes gênant la circulation des piétons est également verbalisé à hauteur de 35 euros et la Ville procède à des opérations de mises en fourrière de ces trottinettes.

Les trottinettes mal stationnées sont acheminées dans la pré fourrière du secteur géographique (les trottinettes ne sont pas immatriculées mais elles ont un code GR et le nom de la société de location). Ces mesures sont mises en œuvre par la police municipale parisienne, qui accentue les contrôles.



- **GPSO emboite le pas et interdit les trottinettes.**

Devant les plaintes des Boulonnais, l'anarchie qui se développe dans la circulation, le stationnement sauvage sur les trottoirs ainsi que la montée des risques d'accident, les villes de GPSO décident d'emboîter le pas à Paris et d'interdire de fait les trottinettes en partage sur tout le territoire.

Un arrêté a été pris le 6 août 2019 qui interdit de fait les trottinettes dans la Ville de Boulogne dans l'attente de la nouvelle loi LOM promise par le gouvernement et dont la publication était alors prévue pour l'été 2019 (voir ci-dessous).



VILLE DE BOULOGNE-BILLANCOURT

PI – 2019-CHA-0490-A1

Mesures réglementaires instituant les règles de stationnement applicables aux engins de déplacement personnel en libre-service sur la voie publique

Arrêté permanent

ARRÊTÉ

Le Maire de Boulogne-Billancourt (Hauts-de-Seine),

Vu le Code général des collectivités territoriales et notamment les articles L. 2213-1, L. 2213-2 et L. 2512-14,
Vu le Code de la route et notamment les articles R. 110-2, R. 311-1, R. 317-8, R. 411-8, R. 411-25 et R. 417-10,

Vu l'arrêté municipal du 7 mai 2014 portant délégation de fonctions à Monsieur Gauthier Mougin, premier Maire-Adjoint, pour les affaires relatives à l'urbanisme et aux espaces publics,

Considérant que l'important développement d'une offre de location sur Boulogne-Billancourt d'engins de déplacement personnel et notamment de trottinettes, en libre-service et sans station d'attache, crée des difficultés en matière de stationnement et génère des conflits d'usage de l'espace public,

Considérant que le stationnement de ces engins de déplacement personnel, en raison de leurs caractéristiques, de leurs dimensions, de l'absence de dispositifs d'accrochage et de leur manque de stabilité, est de nature à entraver de manière significative le cheminement des piétons, occasionnant des risques de chute, notamment pour les personnes en situation de handicap visuel,

Considérant que, dans ces conditions, il est nécessaire d'organiser le stationnement de ces engins afin d'assurer la sécurité des piétons et de leur garantir de bonnes conditions de cheminement, en restreignant les possibilités de stationnement aux seuls endroits adaptés à leurs caractéristiques géométriques et fonctionnelles,

ARRÊTÉ

ARTICLE 1 : Les dispositions du présent arrêté sont applicables aux véhicules sans place assise (sauf s'ils sont munis d'un système de stabilisation gyroscopique), conçus pour le déplacement d'une seule personne et dépourvus de tout aménagement spécial permettant le transport de marchandises, non motorisés ou équipés d'un moteur non thermique ou d'une assistance non thermique et dont la vitesse maximale par construction est strictement supérieure à 6 km/h (à l'exclusion des engins exclusivement destinés aux personnes à mobilité réduite), mis à disposition des utilisateurs à titre onéreux sur la voie publique et accessibles en libre-service sans station d'attache.

ARTICLE 2 : Le stationnement des véhicules définis à l'article 1^{er} du présent arrêté est interdit et considéré comme gênant :

- sur les trottoirs de l'ensemble des voies ouvertes à la circulation de la Ville de Boulogne-Billancourt ;
- sur les aires piétonnes de la Ville de Boulogne-Billancourt ;
- sur la chaussée de l'ensemble des voies ouvertes à la circulation de la Ville de Boulogne-Billancourt, à l'exception des emplacements matérialisés dédiés au stationnement des deux-roues motorisés.

2019-CHA-0490-A1
M. GÉNÈRE ANDRÉ-MONIZET 92104 BOULOGNE-BILLANCOURT CEDEX - TÉL. : 01 55 18 53 00 - www.boulognebillancourt.com



ARTICLE 3 : Le présent arrêté sera affiché dans la commune de Boulogne-Billancourt.

ARTICLE 4 : Le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours administratif devant le maire de Boulogne-Billancourt dans le délai de deux mois à compter de sa notification.

ARTICLE 5 : L'absence de réponse dans un délai de deux mois vaut décision implicite de rejet. Un recours contentieux peut également être introduit devant le tribunal administratif de Cergy-Pontoise dans le délai de deux mois à compter de la notification de l'arrêté ou à compter de la réponse de l'administration si un recours administratif a été préalablement déposé.

ARTICLE 6 : Copie du présent arrêté est adressée à :

- GPSO – 9, route de Vaugirard – CS 90 008 – 92197 Meudon Cedex,
- Monsieur le Commissaire Divisionnaire de Police de Boulogne-Billancourt,
- Monsieur le Chef du Centre de Secours de Boulogne-Billancourt,
- Monsieur le Directeur de la Prévention et de la Sécurité,
- INDIGO – 150, rue du Vieux Pont de Sèvres – 92100 Boulogne-Billancourt,
- Le Maire-adjoint chargé du quartier « Billancourt - Rives de Seine »,
- Le Maire-adjoint chargé du quartier « Centre - Ville »,
- Le Maire-adjoint chargé du quartier « Parchamp - Albert Kalm »,
- Le Maire-adjoint chargé du quartier « Les Princes - Marmottan »,
- Le Maire-adjoint chargé du quartier « République - Point-du-Jour »,
- Le Maire-adjoint chargé du quartier « Sully - Gallieni ».

ARTICLE 7 : L'exécution du présent arrêté sera assurée par les officiers et agents de Police Judiciaire habilités à cet effet par les articles L. 130-4 et R. 130-1 et suivants du code de la route.

Fait en Mairie, à Boulogne-Billancourt, le **6 AOÛT 2019**

Gauthier MOUGIN
Premier Maire-adjoint
chargé de l'Urbanisme et aux Espaces Publics

• **La loi LOM (Loi d'Orientation des Mobilités)**

La loi LOM a été votée par le Parlement le 19 Novembre 2019 (voir note¹ page 7 sur les opportunités de la loi LOM)

Cette loi vise à transformer les solutions de mobilité et affiche les 4 objectifs suivants :

- APPORTER À TOUS ET PARTOUT DES SOLUTIONS ALTERNATIVES à la dépendance à l'usage individuel de la voiture
- DÉVELOPPER L'INNOVATION ET LES NOUVELLES SOLUTIONS DE MOBILITÉ qui doivent être mises au service de tous
- RÉDUIRE L'EMPREINTE ENVIRONNEMENTALE DES TRANSPORTS, en réussissant la transition écologique dans notre façon de se déplacer
- INVESTIR DAVANTAGE DANS LES INFRASTRUCTURES QUI AMÉLIORENT LES DÉPLACEMENTS DU QUOTIDIEN

Les solutions retenues font la part belle au covoiturage, à la réduction des émissions des véhicules à moteur, aux investissements pour les transports en commun, au développement des mobilités douces et en particulier du Vélo – voir « B : Nouvelles marges de manœuvre définies par la loi LOM ». L'article sur le bon usage des trottinettes (article 41) précise le cadre mais renvoie pour les détails techniques à un futur décret.

• **Le gouvernement publie le décret sur les trottinettes**

Le décret publié le 23 octobre 2019 (voir les notes 2 et 3 du paragraphe B) intègre les trottinettes électriques et autres "engins de déplacement personnels motorisés" (EPDM) au code de la route,

afin d'en encadrer l'usage et d'assurer la sécurité des usagers, des piétons et des autres véhicules en circulation.

Ces règles étaient réclamées par les pouvoirs publics et les usagers, confrontés à une cohabitation compliquée et à de plus en plus d'accidents parfois mortels, notamment à Paris, Reims, Bordeaux, dans les Yvelines et le Pas-de-Calais.

Outre les gyropodes, monoroues et hoverboards, ce sont surtout les trottinettes électriques qui sont visées. Leur usage a explosé dans de nombreuses villes de France et d'Europe, notamment avec l'essor des locations en libre-service ("free floating"). A Paris, on dénombre environ 15.000 trottinettes électriques.

Cela permettra *"d'aller vers une utilisation plus responsable (...) et de retrouver un usage apaisé des trottoirs pour les piétons, en particulier les plus vulnérables : personnes âgées, enfants, personnes à mobilité réduite"*, estime Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'Etat en charge des Transports, dans un communiqué.

- Le décret prévoit désormais que ces "engins de déplacement personnel motorisés" (EDPM) ne doivent pas pouvoir dépasser une vitesse de 25 km/h, alors que certains constructeurs offraient la possibilité d'atteindre jusqu'à 80 km/h. Conduire un engin construit pour dépasser 25 km/h sera passible de 1.500 euros d'amende (3.000 euros en récidive). S'il a été débridé, la sanction sera de 135 euros.
- Comme les vélos, ils devront être équipés de feux de position avant et arrière, de catadioptrés, d'un système de freinage et d'un avertisseur sonore.
- Le stationnement est permis sur les trottoirs à condition de ne pas gêner.
- Les EDPM ne peuvent transporter qu'un conducteur âgé d'au moins 12 ans. Pas de passager admis. En cas de non-respect, on s'expose à une amende de 35 euros.
- Comme pour les autres véhicules, il est interdit de téléphoner ou porter des écouteurs en conduisant. Ils doivent également être assurés, par le particulier ou l'opérateur de location.
- Les conducteurs d'EDPM "doivent circuler sur les bandes ou pistes cyclables", sous peine de 135 euros d'amende. En l'absence de piste cyclable, ils pourront emprunter les routes limitées à 50 km/h ou moins.

Les engins non motorisés (trottinettes classiques, rollers, skateboards...) peuvent, eux, emprunter les trottoirs. La circulation des EDPM est interdite sur route hors agglomération, sauf dérogation.

Il est précisé que les maires pourront *"autoriser la circulation des engins sur le trottoir, à condition qu'ils respectent l'allure du pas et n'occasionnent pas de gêne pour les piétons"* ou *"autoriser la circulation sur les routes dont la vitesse maximale autorisée est inférieure ou égale à 80 km/h"*.

• **La situation à fin 2019**

Dans le texte de loi voté le 19 Novembre 2019, l'article 18, donne la main aux collectivités pour réguler les trottinettes en libre-service. Les collectivités délivreront des titres d'occupation du domaine public nécessitant le respect d'un certain nombre de règles de sécurité et de qualité de service. Elles pourront limiter le nombre d'engins déployés, et même refuser tout service de free floating sur leur territoire si elles le souhaitent. La loi prévoit deux mécanismes de régulation du marché : soit une délégation de service public dans laquelle la collectivité impose un cahier des charges aux entreprises, soit une sélection de quelques sociétés autorisées à opérer leur service lorsque celles-ci sont beaucoup trop nombreuses, comme à Paris.

Plusieurs municipalités ont adopté des règles plus strictes que celles prévues par le décret. Ainsi, la Ville de Paris a limité la vitesse des trottinettes électriques à 20 km/h (8 km/h dans les aires piétonnes) et interdit leur stationnement sur les trottoirs.

Elle maintiendra ces dispositions, jugeant le décret comme "*un recul pour les droits des piétons*", selon l'adjoint aux Transports de la Mairie de Paris Christophe Najdovski.

D'autres municipalités souhaitent instaurer un âge minimum de 14 ans, comme pour la conduite des cyclomoteurs.

Aujourd'hui, il ne reste que 15.000 trottinettes à Paris sur les 40.000 de mai 2019, gérées par sept des douze opérateurs initiaux. Si les Parisiens n'ont pas supporté, à raison, l'anarchie des débuts, ils aiment ce mode de transport, plus ludique que le vélo, plus léger que la voiture, qui permet d'effectuer le premier et le dernier kilomètre d'un trajet.

En juillet, la ville de Paris a promis 2.500 places de parking pour les trottinettes électriques.

Sur ces bases, la Ville de Paris souhaite limiter le nombre d'engins et le nombre d'opérateurs. Elle prépare donc un appel d'offres, qui sera lancé avant fin 2019 pour l'attribution du marché des trottinettes électriques à trois opérateurs qui devront "*s'engager à limiter la vitesse de leurs engins à 20 km/h et sur le stationnement obligatoire sur des aires dédiées et la chaussée*".

- **Quelle attitude pour GPSO ?**

La solution des trottinettes en partage ne peut être ignorée par la Ville de Boulogne et plus généralement par GPSO. Elle répond à un souci de favoriser les mobilités douces et de faire reculer l'usage de la voiture individuelle. La ville de Boulogne, compacte et proche de Paris, se prête évidemment bien à ce mode de transport. Encore faut-il l'encadrer.

Dans ces conditions, le groupe de travail suggère que la Ville :

- 1- Manifeste clairement son soutien au développement des trottinettes électriques et plus généralement des EDP comme moyen de substitution à la voiture pour les déplacements à courte distance pourvu qu'ils soient sécurisés ;
- 2- Se concerta avec GPSO et la Ville de Paris et les instances régionales en ce qui concerne les opérateurs et les appels d'offre, la proximité géographique militant pour une approche coordonnée ;
- 3- Prépare des emplacements pour installer des zones de stationnement spécifiques aux trottinettes (qu'il faut sécuriser). Cela concerne en particulier les gares, les lieux touristiques et les établissements scolaires ;
- 4- Continue le développement des infrastructures qui sécurisent les mobilités douces comme les pistes cyclables (voir « Développer le plan vélo à BB »), qui sont partagées avec les trottinettes et tous les EPDM ;
- 5- Lève l'interdiction provisoire de ces engins quand les conditions ci-dessus seront réunies.

IV-4 Reconquérir la Seine à Boulogne-Billancourt

- **SITUATION GEOGRAPHIQUE**

Boulogne-Billancourt est baignée par la Seine.

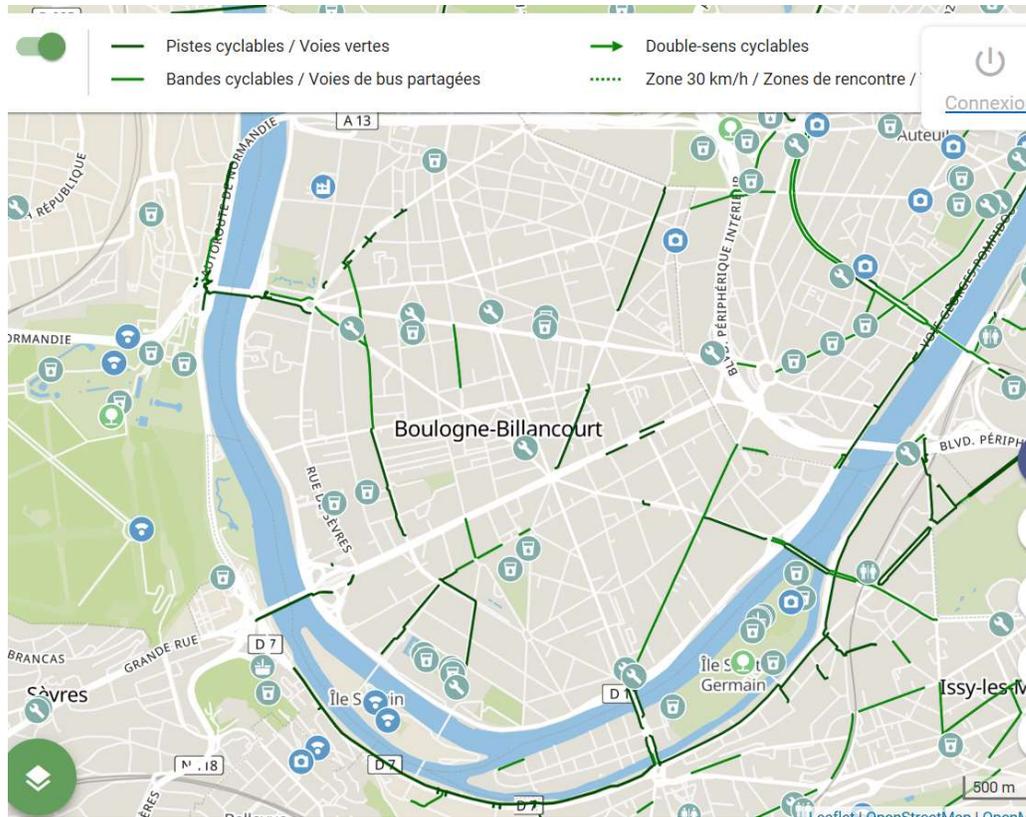


Mais on constate qu'aujourd'hui, la Ville s'est tournée vers Paris, elle s'est détournée de la Seine et ne sait plus profiter de ses potentialités.

- ***Les potentiels liés à la Seine***

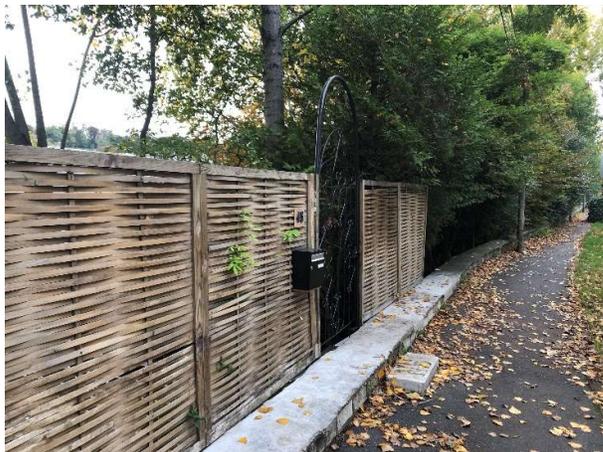
La Seine à Boulogne présente un grand intérêt écologique, les berges sont en bon état, la qualité de l'eau s'améliore et permet à une faune et une flore importante de se développer.

Les promenades le long des berges présentent un grand potentiel touristique, pour les Bouonnais comme pour les visiteurs. Force est de constater que les itinéraires doux (pour piétons et cyclistes) ne permettent pas de s'approcher de la Seine comme le montre la carte de Boulogne ci-après :



- **Les différentes zones de berges à Boulogne :**

1 - En commençant au Nord-Ouest, **de la Passerelle de l'Avre au Port Legrand**, le chemin de halage a quasiment disparu ou a été annexé par les nombreux bateaux-logements. Il ne semble pas difficile de faire valoir le retour de ces zones dans le bien public et de le valoriser. Le CESEL a fait déjà plusieurs recommandations en ce sens mais rien ne se passe. ([Lire en particulier « Cheminer à Boulogne-Billancourt » rapport CESEL de Novembre 2013, page 28 et suivantes](#))

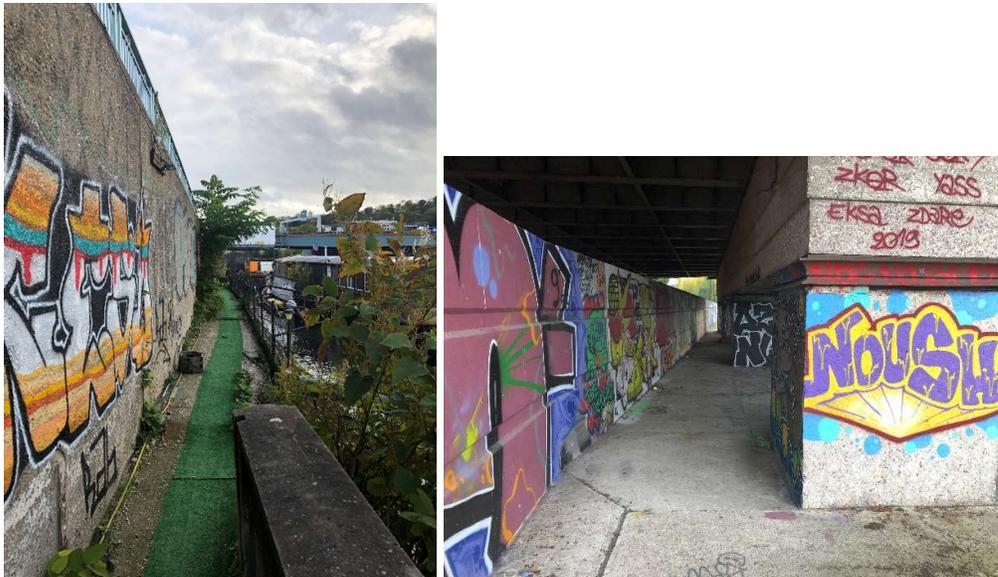


L'article L. 4311-2 du code des transports issu de l'article 50 de la LOM renforcera les compétences de VNF en matière d'aménagement des chemins de halage pour y permettre la circulation des cyclistes.

Voies navigables de France se voit désormais doté d'une double compétence : promouvoir l'usage du vélo sur son réseau et contribuer à ouvrir les chemins de halage à la circulation cycliste. Cette ouverture constituera le principe puisque seule une « impossibilité technique manifeste » pourra y faire obstacle. Par ailleurs, cette ouverture devra se faire en lien avec les collectivités et établissements publics concernés, afin que le coût des aménagements soit partagé et que les conditions de sécurité sur ces chemins, qui relèvent à la fois de la compétence de VNF et du pouvoir de police du maire, soient satisfaisantes. Ceci se traduira par un conventionnement entre VNF et les collectivités concernées, permettant l'ouverture progressive des chemins de halage aux cyclistes.

2- Le Port Legrand qui est en travaux de façon chronique mais sans réelle stratégie devrait être largement plus utilisé pour les livraisons de chantier pour éviter les camions. On peut aussi penser aux bateaux de loisir. Qui pilote ?

3 – Les passages sous les ponts de Boulogne ne peuvent pas être considérés comme des lieux agréables de promenade ni en vélo, ni à pied. (Ci-dessous le pont de Sèvres et le pont de Saint-Cloud)



4- Du pont Renault au pont de Billancourt, la friche industrielle Renault et les travaux du Trapèze (qui ont clairement négligé l'accès à la Seine lors de l'urbanisation) ont laissé les berges dans un état d'abandon complet.

5- Enfin, entre le pont de Billancourt et celui d'Issy, la route départementale passe au plus près de l'eau et il est difficile d'imaginer une reprise de la berge pour la redonner aux promeneurs avant plusieurs années, sauf à passer au ras de l'eau.

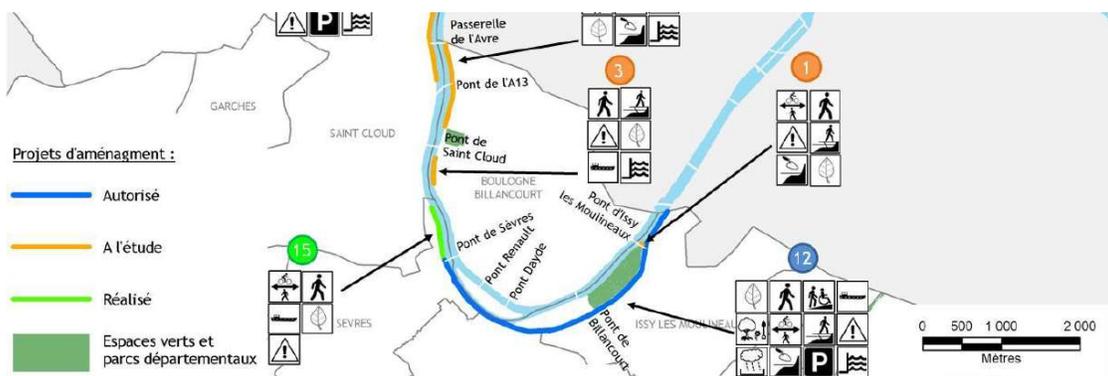
- **Les projets pour les berges**

La situation n'est pas simple. La Seine n'est pas administrée par la Ville. La gestion en est assurée par un patchwork administratif allant du Département à l'Etat en passant par « Voies Navigables de France » et Le port autonome de Paris Le Havre.

Les projets sont nombreux et récurrents mais aucun n'avance véritablement du côté Boulogne, toujours pour une « bonne » raison.



Carte 6 : Répartition des catégories d'aménagements potentiels des berges



Carte 7 : Intentions d'aménagement à court et moyen terme du Conseil général des Hauts-de-Seine

Côté Rive gauche, les projets ont été menés à bien et offrent une berge accessible à tous, agréable et bien terminée même si les connexions aux différents ponts sont totalement à faire (essayez de monter avec un vélo sur le pont de Sèvres depuis la berge...)

La Ville de Boulogne a mis dans son PLU (DAPP) un projet ambitieux dont on ne peut que se réjouir. Voir ci-dessous :

3. SUR LE DEVANT DE LA SEINE, LA RECONQUÊTE DU FLEUVE ET SES BERGES

*S'appuyer sur la dynamique des projets d'envergure en bord de Seine
Favoriser les interactions entre la ville et le fleuve
Mettre en valeur et caractériser les berges et les façades fluviales*



En parallèle, le Département projette d'améliorer les berges le long de la Route Départementale. On continue à s'en féliciter même si la place des pistes cyclables mérite un éclaircissement.



Le projet d'aménagement du quai George Gorse et quai de Stalingrad est né d'un double constat : des berges peu praticables et peu agréables et une circulation dédiée au trafic routier exclusivement.

Objectifs :

- aménager la RD1 sur 1,3 km entre le Pont Renault et le Pont de Billancourt
- créer une promenade verte le long de la Seine où chacun pourra circuler, flâner, lire et se reposer

Le département souhaite aménager la RD1 selon 3 grands principes :

- offrir aux franciliens une nouvelle relation à la Seine
- végétaliser les berges de Seine et leur redonner un aspect naturel
- créer des conditions de circulations apaisées et adaptées à chaque mode de transport.



BOULOGNE BILLANCOURT

Berges de Seine 2000-2016

Promenade des bords de Seine

PROGRAMME: Promenade / Quais / Pontons / Mobilier urbain / Kiosques
CONTEXTE : Boulogne-Billancourt (92) / Grand projet de ville / ZAC Seguin Rives de Seine / Trapèze Ouest

SUPERFICIE: 3,7 ha (1 km de berges)

COÛT: 2,5 M€ HT

MAÎTRISE D'OUVRAGE: SAEM Val de Seine



<https://opusurbain.com/index.php/project/berges-de-seine-boulogne-billancourt/>

- **Transport sur la Seine**

Ces propositions traitent uniquement du vélo et de la marche à pied, il est évident que la Seine pourrait et devrait être également mieux utilisée comme support pour le transport : transport de personnes par exemple entre la Seine musicale et Paris, transport touristique desservant le jardin Albert Kahn, mais aussi et surtout pour les transports logistiques et les livraisons de marchandises ou colis.

L'article L. 1214-2-2 du code des transports issu de l'article 16 de la LOM intègre désormais dans le plan de mobilité un schéma de desserte fluviale : « *Le plan de mobilité peut intégrer, lorsque l'agglomération est desservie par une voie de navigation fluviale ou par un réseau ferré, un schéma de desserte fluviale ou ferroviaire, qui identifie notamment les quais utilisables pour les transports urbains de marchandises et de passagers par la voie d'eau, les emplacements possibles pour les différents modes d'avitaillement afin d'assurer, en particulier, la multimodalité de ces avitaillements, les zones et les équipements d'accès au réseau ferré, leurs principales destinations et fonctionnalités ainsi que l'articulation avec les équipements logistiques existants et futurs* ».

Cet aspect important devra être traité par ailleurs (*Lire « Propositions pour 2020, Logistique et transports, page 97).*

- **Conclusion**

Reconquérir la Seine à Boulogne-Billancourt, c'est d'abord pouvoir marcher ou faire du vélo dans un environnement agréable le long des berges de la Seine, depuis l'entrée de Paris Voie sur Berge jusqu'à la passerelle de l'Avre et dans les deux sens. C'est donc retrouver le contact avec l'eau, retrouver le chemin de halage, repousser les voitures plus à l'intérieur, limiter l'occupation des bateaux logements et aménager les 8km de la Rive Droite comme l'ont été les 5 km de la Rive gauche.

Reconquérir la Seine à Boulogne-Billancourt, c'est aussi pouvoir la traverser de façon simple et agréable, à vélo ou à pied, pour rejoindre le Parc de St Cloud, le bord de Seine Rive gauche, les îles, l'île de Monsieur. C'est aussi permettre à nos voisins de venir à Boulogne de façon simple, courte et agréable.

Tous ces projets existent depuis longtemps. Ils sont encore et toujours à l'état de projet.

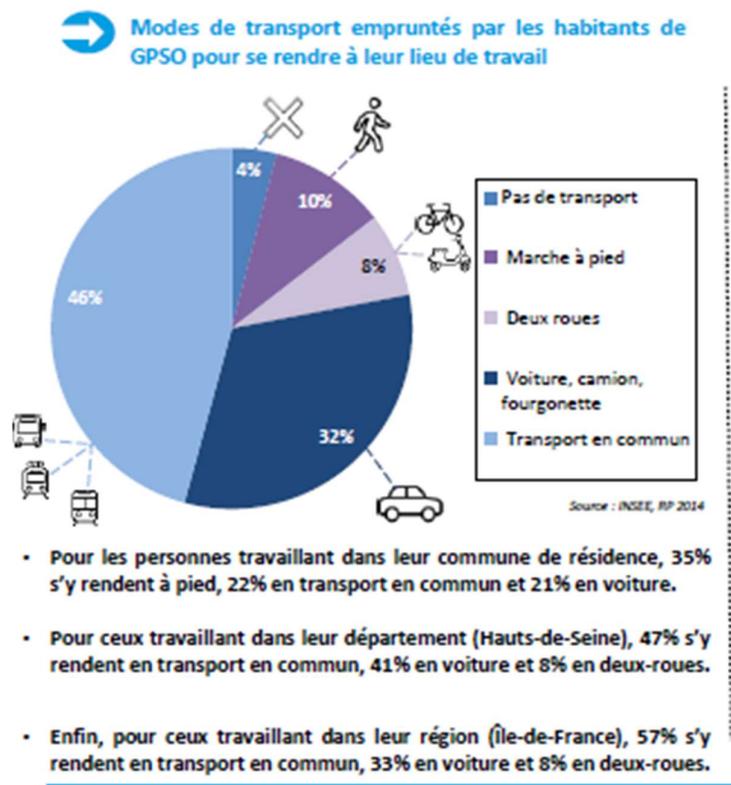
Le groupe de travail recommande que la reconquête des berges de la Seine devienne une priorité.

IV-5 Favoriser les transports en commun à Boulogne

Tout le monde souhaite vivre dans un air plus pur, moins pollué par les voitures, mais pour cela il faut se donner les moyens de ce que l'on veut atteindre.

Compte tenu de l'accroissement régulier de la population et de ses attentes à l'égard des transports en commun, leur développement est crucial.

Le graphique ci-dessous (déjà présenté au paragraphe D : « Les évolutions de Boulogne, statistiques sur la mobilité ») parle de lui-même : 46% de la population de GPSO utilise les transports en commun pour se rendre au travail, ce qui conforte le postulat que ceux-ci doivent correspondre à une attente et faire l'objet d'une attention particulière si nous souhaitons diminuer le transport individuel en voiture.



- **Le SUBB municipal**

Le SUBB est un service public qui permet à un grand nombre de personnes de se déplacer gratuitement dans Boulogne Billancourt, son trajet couvre une bonne partie de la commune.



Sa fréquence de passage, toutes les 20 minutes, est correcte compte tenu de la flotte qui se compose de 4 véhicules.

Sa performance est considérée comme bonne ainsi qu'il ressort des indications ci-dessous.

SUBB

➔ Généralités pour l'année 2017

Offre de transport :

- 4 midibus Heuliez GX 127
- 22 926 courses réalisées en 127 824 km
- Un taux de réalisation de 99.48%

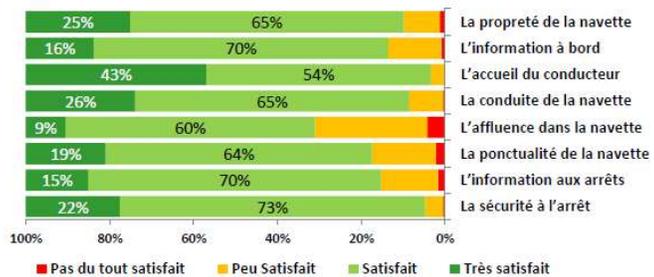
Perturbations :

- 119 courses supprimées représentant 660 km

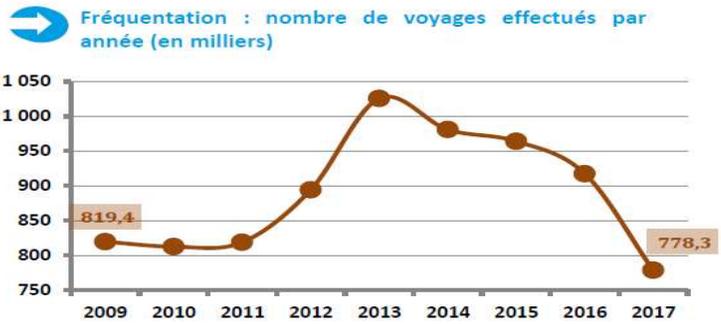
Fréquentation :

- 778 250 voyages réalisés

➔ Satisfaction des voyageurs par thème en 2017



L'année 2013 marque néanmoins une nette rupture dans la fréquentation, qui est revenue de 1 million à 700.000 voyages en 2017.



Avant de proposer des scénarii d'évolution pour le SUBB, il est indispensable que la Ville éclaire les raisons de cette chute.

Le groupe de travail émet l'hypothèse qu'elle a été provoquée par la mise en service de la ligne 260 reliant Boulogne (place Gambetta) à Paris (Aquaboulevard). En effet, sur une partie, les deux trajets sont quasi parallèles, mais la ligne 260, qui ne bénéficie pas de couloir de bus sur tout son trajet, est parfois aléatoire (certains soirs, l'attente pour effectuer le trajet Aquaboulevard / Place Gambetta atteint les 45 minutes...).

Cette chute de fréquentation est paradoxale si on compare la situation avec le service équivalent d'Issy-les-Moulineaux, le TUVIM, dont la croissance s'est poursuivie après 2013 malgré une ponctualité jugée moins bonne par les usagers.

TUVIM

Généralités pour l'année 2017

Offre de transport :

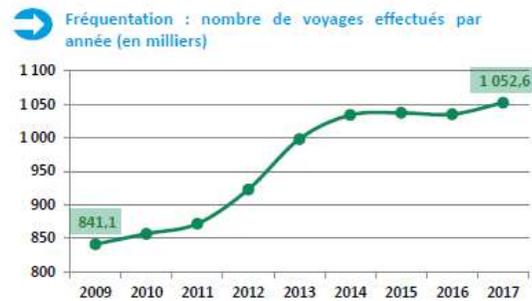
- 5 midibus Oreos 4x électrique
- 28 351 courses réalisées en 150 429 km
- Un taux de réalisation de 99.04%

Perturbations :

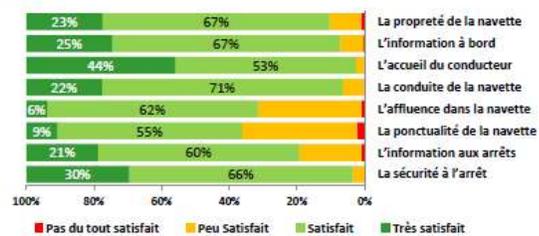
- 108 courses supprimées représentant 1 559 km

Fréquentation :

- 1 052 607 voyages réalisés



Satisfaction des voyageurs par thème en 2017



Source : GPSO

26

Après avoir explicité les raisons de la chute de la fréquentation du SUBB, il faudra préciser son avenir.

Le groupe de travail a compris que la Ville envisageait de le rendre payant car la gratuité empêche la Ville de percevoir des subventions. Si beaucoup de personnes détiennent un Passe Navigo (40 à 50%) et si d'autres bénéficient de la carte « améthyste »,

20 % environ des usagers ne disposent d'aucun avantage si bien qu'ils seraient pénalisés si le service devenait payant.

En outre, rendre le service payant entraînerait sans doute un report partiel sur la voiture automobile, contraire au but recherché, surtout pour les déplacements des écoliers nombreux à emprunter le SUBB, et certainement un nouveau recul de la fréquentation, l'expérience de nombreuses villes confirmant que l'instauration de la gratuité provoque une forte croissance du trafic lorsque des capacités d'emport restent disponibles. La suppression de la gratuité du SUBB serait dans ces conditions interprétée comme un retour en arrière quant à la qualité du service public assuré par la Ville et déboucherait tôt ou tard, si la baisse de fréquentation se poursuivait, sur une fermeture définitive de la ligne.

Le groupe de travail suggère plutôt d'étudier sans attendre, un nouveau trajet sur la partie commune aux 2 lignes, sans pour autant enclaver la partie de Boulogne se situant près de l'hôpital Ambroise Paré et sans cesser de desservir le centre-ville. Il suggère également d'améliorer, si possible, la fréquence de passage de la ligne, tout en étant conscient qu'elle nécessitera des moyens supplémentaires (embauches, véhicules...).

En toute hypothèse, beaucoup d'habitants ne connaissent pas l'existence du SUBB. Le groupe de travail suggère donc aussi de lancer une campagne de communication via en premier lieu le BBI, l'office du tourisme, les associations (seniors, jeunes...), les clubs (vélo, tennis...) mais aussi lors du forum de septembre. Ces actions pourraient être complétées par des affichages sur les tableaux électroniques de la ville, des distributions de flyers sur les marchés, sur les lieux très fréquentés (les Passages par exemple), en laissant le plan et horaires du SUBB dans les hôtels...Ainsi, comme le dit Monsieur Pierre-Christophe BAGUET, « **le SUBB sera le complice au quotidien de vos déplacements dans Boulogne- Billancourt** ».

- ***Autres lignes de transport en commun à Boulogne***

La ville de Boulogne Billancourt est considérée, à juste titre, comme une des villes de la petite couronne les mieux desservie par les transports en commun :

- 22 lignes de bus dont le SUBB qui est gratuit
- 2 lignes de métro **la 9** Pont de Sèvres / Mairie de Montreuil et **la 10** Boulogne Pont de Saint Cloud / Gare d'Austerlitz
- Et bientôt une gare du Grand Paris Express



Tramway

 **2**  Pont de Bezons / Porte de Versailles

Métro

 **9** Pont de Sèvres / Montreuil

 **10** Boulogne / Gare d'Austerlitz

Bus

-  Ligne principale
-  Ligne complémentaire
-  Ligne **Express**
-  Ligne ne fonctionnant qu'à certaines heures
-  Arrêt simple
-  Arrêt à sens unique
-  Arrêt en correspondance
-  Terminus

Lignes urbaines

SUBB  Service Urbain de Boulogne-Billancourt - boucle Nord

SUBB  Service Urbain de Boulogne-Billancourt - boucle Sud

TUVIM  Service Urbain d'Issy-les-Moulineaux - circuit Île St-Germain

Lignes **Express**

17 Pont de Sèvres / Plaisir - Jonchères

39.34 Boulogne - Place Jules Guesde / Guyancourt - Trou Berger

Lignes principales

40  Pont de Sèvres / Vélizy - Inovel Parc Nord

42  Pont de Sèvres / Vélizy - L'Onde

52  Opéra / Parc de Saint-Cloud

72  Hôtel de Ville de Paris / Parc de Saint-Cloud

123  Porte d'Auteuil / Mairie d'Issy

126  Porte d'Orléans / Parc de Saint-Cloud

160  Pont de Saint-Cloud / Nanterre Préfecture RER

169  Pont de Sèvres / Hôpital Européen Georges Pompidou

171  Pont de Sèvres / Château de Versailles

175  Porte de Saint-Cloud / Asnières Gennevilliers - Gabriel Péri

179  Pont de Sèvres / Robinson RER

189  Porte de Saint-Cloud / Clamart - Georges Pompidou

241  Porte d'Auteuil / Rueil-Malmaison RER

260  Boulogne - Gambetta / Suzanne Lenglen

289  Porte de Saint-Cloud / Clamart - Georges Pompidou

291  Pont de Sèvres / Vélizy - La Cheminée

389  Hôtel de Ville de Boulogne / Clamart - Georges Pompidou

426 Pont de Sèvres / Gare de La Celle-Saint-Cloud

467  Pont de Sèvres / Rueil-Malmaison RER

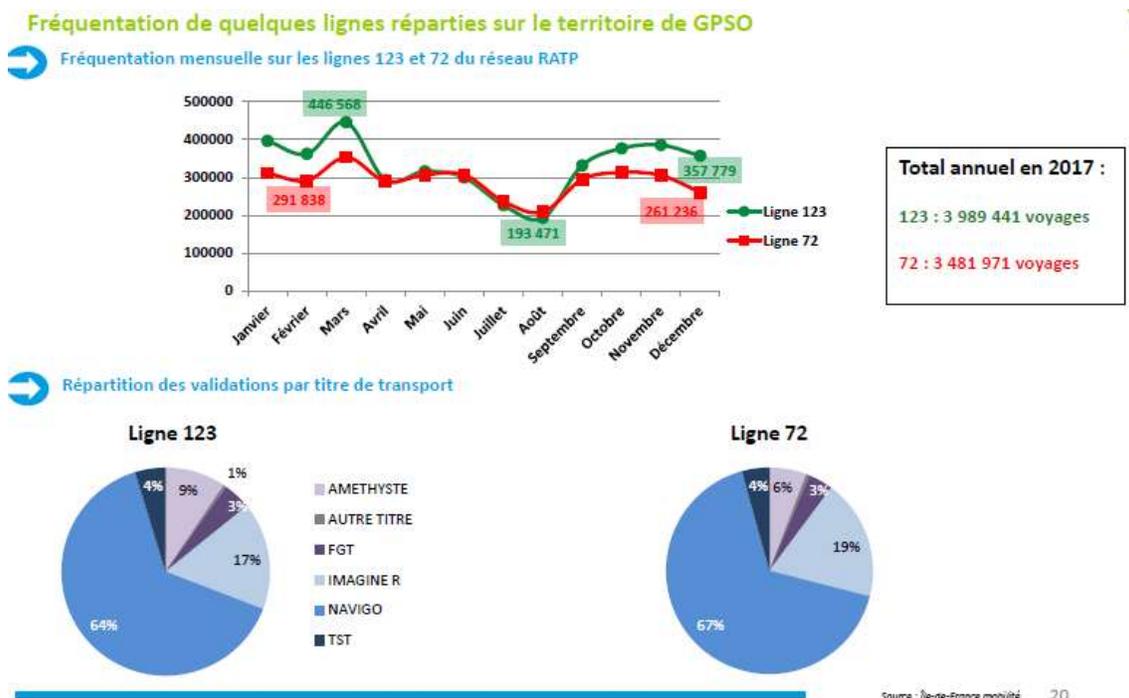
Lignes complémentaires

460 Boulogne - Gambetta / Gare de La Celle-Saint-Cloud



Pour les BUS, ce maillage pourrait être satisfaisant si les fréquences étaient moins espacées d'autant que souvent les voyageurs prennent plusieurs bus et leur temps d'attente s'en trouve multiplié. Exemple pour aller à la Maison de la Radio en partant d'Ambroise Paré : le 123 a en moyenne 6 minutes d'attente puis le 72 route de la Reine a une attente supérieure à 10 minutes, ce qui fait plus d'un quart d'heure au total. Pour beaucoup de personnes, cela est dissuasif. Bien sûr il y a le métro, malheureusement le manque d'ascenseur freine les élans d'une catégorie de personnes.

Comme le montre le graphique ci-dessous la fréquentation mensuelle des lignes 123 et 72, est importante et requiert un effort supplémentaire de la part de la RATP.



Malheureusement il en est de même pour la ligne 52 qui accuse des temps d'attente souvent de 10 minutes.

Toutes les lignes passant par Boulogne Billancourt n'ont pas été étudiées, mais le 52 et le 72 souffrent de fréquences trop espacées. Il faudrait que la RATP renforce ces lignes pour les intensifier et que parallèlement des installations soient réalisées pour faciliter la circulation des bus.

- **Aménagements**

Pour fluidifier le trafic il paraît indispensable d'installer, à l'approche de certains carrefours, des feux de signalisation permettant aux bus de démarrer en décalé par rapport aux voitures afin de ne pas se retrouver bloqués par les voitures, ce qui éviterait pas mal d'embouteillages dans les carrefours. (Ex : Rhin et Danube, Marcel Sembat...).

Il serait aussi envisageable de réaliser une étude sur l'implantation des arrêts de bus qui souvent se situent près de croisements, ce qui provoque des embouteillages aux carrefours. (Exemple pour le 52 arrêt Jean Jaurès / rue du Château).

D'autre part, certaines des artères de Boulogne Billancourt sont larges et des voies de Bus pourraient tout à fait trouver leur place (ex : route de la Reine pour le 72 et le 123).

Si l'on veut favoriser au mieux les transports en commun, il faut que la ville de Boulogne Billancourt s'en donne les moyens car de plus en plus de personnes viendront de l'extérieur pour le travail ou pour profiter de toutes les offres commerciales attractives, mais faute de facilité ils prendront leur voiture.

Pour aller plus loin et adapter l'offre aux besoins, il faudrait réaliser rapidement une étude pour identifier les trajets des usagers : bus, bus+tram, métro+bus, RER+bus...

Pour l'instant il est difficile de trouver des statistiques, la RATP ayant une position défensive en évoquant le secret industriel et commercial. Cependant en 2024 cet organisme ouvrira ses données (cf. mise en concurrence).

Enfin, beaucoup de lignes partent de Boulogne Billancourt vers la périphérie, mais la ville en elle-même manque d'une ligne transversale, desservant l'Est de la ville, de la Place Gambetta vers la Porte de St Cloud, pouvant continuer vers l'avenue Pierre Grenier pour arriver vers les nouveaux quartiers. Ainsi la ville de Boulogne Billancourt serait tout à fait équipée pour préserver l'environnement, tout en facilitant la vie de ses habitants.

IV-6 Réduire l'impact de la voiture individuelle

Compte tenu du niveau de pollution de l'air enregistré dans la ville et de la nécessaire décroissance des émissions de GES émanant des transports, la Ville devrait soutenir tous les efforts conduits par l'Etat pour faire évoluer la composition du parc automobile dont on a vu qu'elle était la plus défavorable en Europe. En particulier en relayant en permanence toutes les campagnes de communication initiées en ce sens.

A cet effet, il est également souhaitable que la Ville intervienne auprès du département pour que les règles que ce dernier applique sur les RD, les plus fréquentées à Boulogne, soient aussi sévères que celles appliquées par la Ville et non pas moins sévères comme c'est actuellement le cas, ce qui envoie un message contradictoire aux automobilistes et préjudiciable à la santé des Boulonnais.

Au-delà de cette question essentielle, la Ville doit se saisir de la faculté ouverte par les articles 85 et 86 de la LOM (voir p 9) lui permettant de créer des zones à faibles émissions mobilité comportant des restrictions de circulation pour les catégories de véhicules définies dans un arrêté du maire et dans des périmètres délimités dans les mêmes conditions (art L2213-4-1 du code général des collectivités territoriales). Ce d'autant plus que l'instauration de ces zones sera sans doute obligatoire à Boulogne avant le 31 décembre 2020 puisque les normes de qualité de l'air mentionnées à l'article L. 221-1 du code de l'environnement n'y sont pas respectées de manière régulière (cf p 14 et 15 et p 24 à 27). La création de ces zones devrait également donner lieu à une concertation au sein de GPSO dans la mesure où elles peuvent également être créées par l'EPCI et où les problèmes de qualité de l'air constatés à Boulogne concernent également des communes voisines.

Dans ce domaine également, la Ville doit continuer à montrer l'exemple en verdissant son propre parc de véhicules. L'article L.224-7 du code de l'environnement dans sa rédaction issue de l'article 76 de la LOM prévoit que

« II. – Les collectivités territoriales et leurs groupements ainsi que les entreprises nationales, lorsqu'ils gèrent directement ou indirectement, pour des activités n'appartenant pas au secteur concurrentiel, un parc de plus de vingt véhicules automobiles dont le poids total autorisé en charge est inférieur ou égal à 3,5 tonnes, acquièrent ou utilisent lors du renouvellement annuel de leur parc, des véhicules à faibles émissions dans la proportion minimale :

« 1° De 20 % de ce renouvellement jusqu'au 30 juin 2021 ;

« 2° De 30 % de ce renouvellement à partir du 1er juillet 2021.

« III. – À compter du 1er janvier 2026, les véhicules à très faibles émissions représentent 37,4 % des véhicules acquis ou utilisés lors du renouvellement annuel par les personnes mentionnées aux I et II, conformément aux normes européennes en la matière. » Par ailleurs

la LOM (article 74) habilite le Gouvernement à prendre par ordonnance diverses mesures tendant à imposer aux pouvoirs adjudicateurs et entités adjudicatrices définis aux articles L. 1211-1 et L. 1212-1 du code de la commande publique de fixer des obligations progressives dans le temps d'une proportion minimale de véhicules à faibles émissions parmi les véhicules lourds acquis ou pris en location chaque année pour renouveler ou compléter leur parc ou parmi les véhicules utilisés dans le cadre de contrats de services conclus par ces mêmes pouvoirs adjudicateurs et entités adjudicatrices.

Il conviendra donc pour la Ville de se montrer proactive dans la mise en œuvre de ces nouvelles dispositions.

La Ville doit aussi montrer l'exemple en incitant ses agents, dans le cadre d'un plan de mobilité employeur ou dans le cadre du dialogue social, à utiliser les transports en commun, le recours au covoiturage ainsi qu'aux mobilités partagées ou actives³⁰.

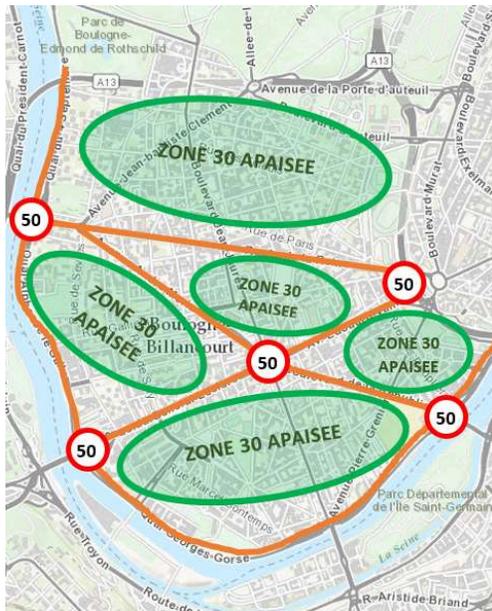
Enfin, il est essentiel que la Ville favorise l'implantation de prises de recharge électrique aussi bien sur les voies publiques que dans les parcs publics et privés de même que dans les parcs de stationnement des copropriétés (voir recommandation n° 24).

³⁰ L'article 82 de la LOM complète en effet l'article L. 1214-2 du code des transports relatif au plan de déplacement urbain en disposant que ce plan assure « 9° *L'amélioration des mobilités quotidiennes des personnels des entreprises et des collectivités publiques en incitant ces divers employeurs, notamment dans le cadre d'un plan de mobilité employeur ou en accompagnement du dialogue social portant sur les sujets mentionnés au 8° de l'article L. 2242-17 du code du travail, à encourager et faciliter l'usage des transports en commun et le recours au covoiturage, aux autres mobilités partagées et aux mobilités actives ainsi qu'à sensibiliser leurs personnels aux enjeux de l'amélioration de la qualité de l'air ;* »

IV-7 Faciliter la vie des piétons à Boulogne

En préambule rappelons les multiples bénéfices de la marche pour la santé et pour l'environnement ; elle est aussi le moyen de déplacement le plus économique !

La généralisation de la zone 30 à l'ensemble de la commune (à l'exception des 4 RD) serait une MESURE PHARE pour la sécurité et le confort de tous.



Elle offre de nombreux avantages :

- Elle est simple et rapide à mettre en œuvre.
- Elle est immédiatement compréhensible par tous
- Elle agit sur tous les leviers allant dans le sens de l'apaisement et de la tranquillité des boulognais : plus de sécurité, moins de bruit, moins de pollution
- Elle protège en particulier les enfants, les personnes âgées, et les personnes à mobilité réduite

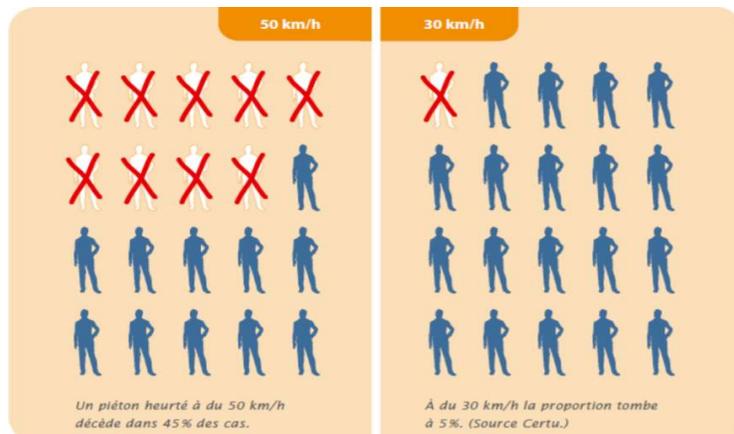
Pour que la limitation de vitesse soit respectée, des signalisations verticales et horizontales ne sont pas toujours suffisantes. On peut implémenter par exemple : des chicanes, des îlots de verdure, une différence de revêtement de la chaussée (un enrobé imprimé), ... Il y a un article excellent (en anglais) sur la conception des rues secondaires aux Pays Bas :

<https://robertweetman.wordpress.com/2019/03/19/i-want-my-street-to-be-like-this/> la comparaison est faite avec l'urbanisme en Angleterre, mais les conclusions seraient similaires avec la France.

Citons quelques arguments clés :

1/ Le passage de 50 km/h à 30 km/h divise par 2 la distance d'arrêt des véhicules et divise par 9 le risque de décès lors d'un choc avec un piéton ou un cycliste





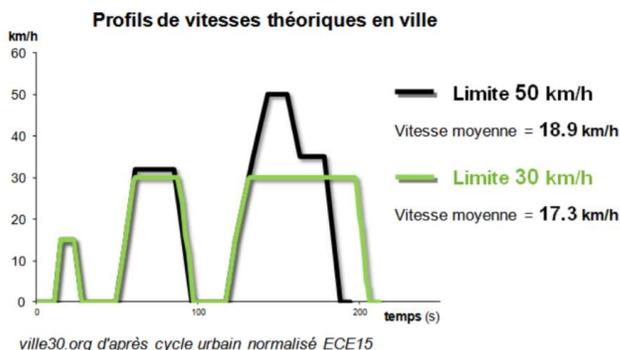
2/ Selon certaines études **la réduction du bruit est très significative :**

- **Réduction de 2,5 dB(A)** en passant d'une limite de 50 km/h à **30 km/h**
- **Réduction de 4 dB(A)** en passant d'une limite de 50 km/h à **20 km/h**

3/ La limitation à 30 km/h permet de **diminuer la consommation de carburant et d'améliorer la qualité de l'air** (en particulier des NOx), du fait d'une conduite plus calme et plus régulière.

4/ **Pour les automobilistes l'impact sur le temps de trajet est négligeable.**

Il ne faut pas confondre vitesse de pointe et vitesse moyenne ! En milieu dense et sur un trajet d'1km le temps de trajet n'est augmenté que de 18 secondes (17,3 km/h vs 18,9 km/h) :



La sécurité du piéton doit être renforcée, aussi bien sur le trottoir que lorsqu'il traverse la chaussée.

Une attention particulière sera portée aux personnes les plus vulnérables : enfants, personnes âgées, personnes à mobilité réduite.

En effet rappelons que la moitié des piétons tués sur la route sont âgés de plus de 65 ans.

1/ **Élargir les trottoirs à chaque fois que c'est possible et utile**, en commençant par les trottoirs à fort trafic piétons. Les trottoirs doivent être suffisamment larges pour un fauteuil roulant ou une poussette double en particulier aux abords des écoles et de tous les bâtiments administratifs et des commerces. Sur ce point quelle est la politique de la ville ? L'espace public occupé par les commerces et restaurants donne-t-il lieu à paiement de la taxe d'occupation du domaine public ? Par exemple, la rue Gallieni entre la rue d'Aguesseau et le Boulevard Jean Jaurès, le stand d'une épicerie sur le trottoir de gauche gêne le passage de plusieurs piétons de front.

2/ **Matérialiser au sol les différents usages** (piétons, cyclistes, trottineurs) : revêtements de couleur ou de texture différentes, pictogrammes au sol, ...

3/ Rendre **visibles aux conducteurs** les indications données aux piétons

Exemple de la place Marcel Sembat : l'entrée en voiture se passe en bonne intelligence entre les voitures et les piétons du fait des feux tricolores autorisant ou pas l'entrée sur la place. Ce n'est pas le cas en sortie de place. Il n'y a alors plus de feu tricolore pour les voitures et pourtant il faut évidemment tenir compte des passages piétons. Or l'indication donnée aux piétons n'est pas toujours visible du conducteur de la voiture ce qui entraîne des situations ambiguës et dangereuses.

Ci-dessous, exemple de la sortie de la place vers le Pont de Sèvres, le passage piétons est parfaitement visible et il y a même une alerte lumineuse.



Par contre, l'indication donnée aux piétons n'est pas visible du conducteur, comme on peut le voir sur les deux photos suivantes, zoomées sur la gauche et la droite de la chaussée.



4/ Rallonger la durée de certains **feux verts piétons**



Exemple du passage piétons route de la Reine au niveau du boulevard Jean Jaurès
Moins de 13 secondes « vert piétons » pour traverser : marcher ne suffit pas, il faut courir !

5/ Faire apparaître le temps restant du feu rouge piétons



Exemple de visualisation du temps restant au feu piéton (Anvers, Belgique)

6/ Généraliser les zones surélevées apaisées sur les carrefours



Apaisement pour tous au carrefour av. Robert Schuman / av. Victor Hugo / rue Denfert Rochereau / Rond-Point André Malraux

Cet artifice figure un prolongement du trottoir qui interrompt la chaussée d'une rue au niveau d'une intersection ; il donne au piéton une vraie continuité de cheminement et un confort de déplacement. Au carrefour d'un axe principal et d'une rue secondaire, au lieu d'un passage piéton, le trottoir est continu. Les voitures traversent le trottoir pour accéder à la voie secondaire ou en sortir :

[https://robertweetman.wordpress.com/2019/10/01/design-details-](https://robertweetman.wordpress.com/2019/10/01/design-details-2/)

[2/ http://voiriepourtout.cerema.fr/IMG/pdf/4_Cerema_Trottoir_traversant_Piste_cyclable_a_hauteur_du_trottoir_cle218b9a.pdf](http://voiriepourtout.cerema.fr/IMG/pdf/4_Cerema_Trottoir_traversant_Piste_cyclable_a_hauteur_du_trottoir_cle218b9a.pdf)

7/ Déployer un plan progressif de piétonnisation partielle/totale de certains secteurs, au-delà des tests ponctuels



Piétonnisation du Bd Jean Jaurès « sud » le 22 juin 2019



Piétonnisation du Bd Jean Jaurès « centre » le 21 septembre 2019

8/ Libérer les places de stationnement en amont des passages piétons (Loi LOM Article 52).

De nombreux carrefours à Boulogne ne présentent pas la visibilité suffisante pour garantir la sécurité des piétons. Par exemple le carrefour Rue du Vieux Pont de Sèvres – Avenue Jean Jaurès comme en témoignent les deux photos ci-dessous. Il est en effet impossible de deviner le trafic piéton quand on est en voiture, bien positionné en attente, après le sas vélo.



Les photos suivantes montrent l'intérêt de libérer les places de parking en amont des passages protégés, comme l'impose désormais la LOI LOM. Cela libère la visibilité tant du piéton que de la voiture. A gauche la place est libre. A droite, elle a été supprimée.



Ces places peuvent et doivent être utilisés pour faire des parkings 2 roues en toute sécurité pour tous comme cela est fait sur la photo de droite (Carrefour Jean Jaures – Rue du Dome)

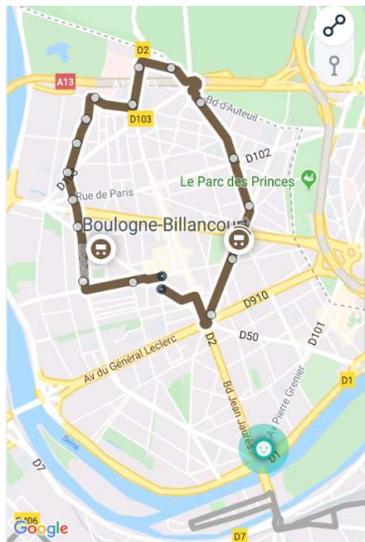
9/ Revoir ou améliorer le mobilier urbain pour **mieux protéger du vent et/ou de la pluie les piétons en attente de leur bus**, en visant un objectif de « zéro arrêt bus sans abri ».

*Arrêt bus sans abri rue du Château.
Heureusement il ne pleut pas...*



10/ **Systématiser les écrans affichant les temps d'attente des prochains bus.**

Eventuellement ajouter des écrans pour visualiser la position du bus en temps réel, en s'inspirant de l'application Zenbus.



Géolocalisation des bus SUBB Sud et SUB Nord

11/ **Ajouter des bancs ou des chaises dans l'espace public** pour agrémenter la vie des piétons et plus généralement la vie de quartier



Zone cycliste jouxtant une zone piétons équipée de chaises (Delft, Pays-Bas)

12/ **Indiquer les temps de trajet à pied (en minutes)**, au sol ou à l'aide de panneaux en vue immédiate des piétons



Exemple de matérialisation des temps de marche à pied vers différents lieux (Anvers, Belgique)

13/ **Réduire le trafic motorisé ou en limiter la vitesse dans les rues aux abords des écoles** aux heures d'entrée et de sortie.

14/ **Installer les arrêts de bus à proximité immédiate** des passages protégés pour éviter des traversées de chaussée en diagonale.

IV-8 Elaborer le Code de la Rue de Boulogne et le faire respecter

Afin d'améliorer le partage de la voie publique entre ses différentes catégories d'utilisateurs, plusieurs grandes villes ont élaboré des codes de la rue, en s'inspirant d'exemples étrangers.

- **Origine et rôle du code de la rue : une initiative belge**

Historiquement initié en Belgique par arrêté royal du 4 avril 2003 modifiant l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière, cet arrêté a profondément modifié le code de la route, considéré comme inadapté à la circulation urbaine.

Ce code s'appuie sur les fondements suivants :

- L'obligation de prudence du plus fort vis-à-vis du plus faible. Ainsi, le camion doit adapter sa vitesse à l'approche d'une voiture, la voiture à l'approche d'un vélo et le vélo à l'approche d'un piéton ;
- Les trottoirs traversants, qui font monter les automobiles lors d'un croisement plutôt que de faire descendre les piétons sur la chaussée ;
- Les sens uniques limités, permettant aux vélos de circuler dans les deux sens dans une rue à sens unique pour les automobiles ;
- La prise en compte des engins de déplacement personnel (rollers, trottinettes, etc.), qui doivent suivre les règles des piétons s'ils restent à la vitesse du pas ou les règles des cyclistes lorsqu'ils dépassent cette vitesse.

- **Sa déclinaison en France**

La Délégation à la sécurité et à la circulation routière (DCSR) a créé en 2006 un groupe de réflexion "code de la rue" français³¹.

Cette démarche participative animée avec l'aide du CERTU³² comprend un Comité de Pilotage se réunissant deux fois par an et un comité technique se réunissant à une fréquence mensuelle. Les premiers travaux ont concerné le principe de prudence, les zones de circulation particulière et le double-sens cyclable.

Ce travail a débouché sur le décret n° 2008-754 du 30 juillet 2008 portant diverses dispositions de sécurité routière qui a notamment

³¹ Le site WIKIPEDIA fournit des liens externes intéressants sous l'item CODE DE LA RUE :
Texte officiel du code de la rue belge sur le site de l'Institut belge pour la sécurité routière
Dossier "Du code de la route au code de la rue" sur le site web de la FUB
Dossier "Le code de la rue bientôt en France ? " sur le site Vélobuc,

Voir aussi <https://www.securite-routiere.gouv.fr/reglementation-liee-la-route/le-code-de-la-rue>

³² Le CERTU, devenu CEREMA, s'appuie ensuite sur chaque centre technique de l'équipement (CETE) pour la diffusion de ce projet cohérent avec le programme partenarial "Une voirie pour tous". Deux fiches résumant cette démarche sont consultables sur les liens suivants :

[file:///C:/Users/Fr%C3%A9d%C3%A9ric%20TIBERGHIE/Downloads/Code_de_la_rue_dans_VPT%20\(2\).pdf](file:///C:/Users/Fr%C3%A9d%C3%A9ric%20TIBERGHIE/Downloads/Code_de_la_rue_dans_VPT%20(2).pdf)

[file:///C:/Users/Fr%C3%A9d%C3%A9ric%20TIBERGHIE/Downloads/Code_de_la_rue_dans_VPT%20\(3\).pdf](file:///C:/Users/Fr%C3%A9d%C3%A9ric%20TIBERGHIE/Downloads/Code_de_la_rue_dans_VPT%20(3).pdf)

Voir aussi les publications du CEREMA sur le lien ci-dessous

<https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/general?keyword=code+de+la+rue>

- Introduit le principe de prudence dans le Code de la Route (Art R.412-6) : c'est désormais celui qui a la protection la plus efficace, le plus fort, qui a la responsabilité de faire attention à celui qui a la protection la plus faible ;
- Créé la zone de rencontre ;
- Généralisé les doubles-sens cyclables dans la zone de circulation apaisée (zone à 30, zone de rencontre et aires piétonnes).

Le décret n° 2010-1390 du 12 novembre 2010 portant diverses mesures de sécurité routière a ensuite renforcé la protection des usagers vulnérables, en particulier des piétons, et complété les règles applicables aux zones de rencontre et aux feux de signalisation en prévoyant la possibilité d'instituer des lignes d'arrêt distinctes, l'une pour les cycles et cyclomoteurs, l'autre pour les autres catégories de véhicules.

Le travail de la DSCR se poursuit avec de nouveaux chantiers sur les trottoirs, les stationnements...

- ***Le double aspect et le double rôle du code de la rue***

Le code de la rue présente d'abord un aspect réglementaire puisqu'il s'agit d'adapter et de simplifier les règles de circulation applicables sur la voie publique, en y intégrant progressivement l'ensemble des usagers et des modes de déplacement, dont la marche et le vélo.

Cet aspect formel de regroupement des règles applicables semble secondaire au groupe de travail car les règles de circulation sur la voie publique sont fixées en France, d'une part par le code de la route, qui ménage de larges marges d'adaptation aux autorités locales de police, d'autre part par ces dernières autorités. L'article L. 2213-1 du CGCT confie au maire la police de circulation à l'intérieur des agglomérations, sous réserve des pouvoirs dévolus au représentant de l'Etat dans le département sur les routes à grande circulation. Et selon la jurisprudence (Conseil d'Etat, Assemblée du 23 mars 1973, Association Les droits du piéton, requête n°80599), il appartient à l'autorité de police de "prendre les mesures nécessaires pour concilier, à tout moment et en tous lieux, les droits des usagers de la voie publique avec les exigences de la circulation automobile".

Il faut donc en permanence combiner les règles issues de ces deux sources pour connaître les règles applicables sur la voie publique.

Le code de la rue présente aussi un aspect citoyen, axé sur la communication et la participation de toutes les parties prenantes à son élaboration.

Il se traduit par l'élaboration par les villes ou agglomérations de chartes locales définissant les règles de comportement et de cohabitation en sécurité sur les espaces publics adaptées aux configurations locales et aux modes de déplacements existants ou en projet. L'exemple du "code de la rue" mis en place sous forme de charte dans l'agglomération bordelaise, à Rennes ou à Fontenay-sous-Bois³³ illustre cet aspect citoyen. C'est ce second aspect qui semble essentiel au groupe de travail. Un tel code, outre le rappel des règles applicables issues des deux sources ci-dessus, doit surtout comporter des règles de bonne conduite ou de bon comportement pour toutes les catégories d'usagers qui se trouvent en concurrence pour l'utilisation des voies publiques. Il doit surtout être conçu comme un

³³http://www.bordeaux.fr/images/ebx/fr/groupePiecesJointes/8282/6/pieceJointeSpec/114670/file/codedelarue_102011.pdf
<https://www.ruedelavenir.com/wp-content/uploads/2018/10/Rennes.pdf>
https://www.fontenay.fr/fileadmin/medias/Pdf/Decouvrir_fontenay/Livret_bonnes_conduites.pdf

outil pédagogique et éducatif destiné à améliorer les comportements civiques de toutes les catégories d'usagers, en tenant compte de la diversité croissante des usages et des engins de déplacement.

En pratique, un code de la rue décline le code de la route et les arrêtés municipaux aux modes de circulation douce en site urbain.

Il repose sur trois orientations fondamentales :

- ✓ le respect mutuel de tous les acteurs de la voie publique, en rappelant aux automobilistes la nécessité de redoubler de vigilance envers les plus vulnérables ;
- ✓ le renforcement de la sécurité, avec la mise en place d'une signalisation claire, de règles de circulation et de stationnement spécifiques ;
- ✓ l'écologie, en favorisant les modes de circulation douce en ville.

- ***Elaborer le Code de la rue de BOULOGNE-BILLANCOURT***

Le groupe de travail recommande à GPSO et à son Président d'initier la démarche en créant un groupe de travail piloté par GPSO et comprenant :

- Des élus de GPSO et de BOULOGNE
- Des représentants des associations (Mobil Boulbi, Paris en selle...)
- Des représentants des motards
- Des piétons
- Des cyclistes
- De la RATP pour la circulation des bus,
- Sans oublier la représentation de ceux qui livrent des marchandises en ville ou qui assurent les engins électriques.

Un pilotage technique pourrait être assuré par le CERTU (Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les Constructions Publiques) afin de cadrer la démarche et de bénéficier de son expérience.

Ce groupe de travail devra prendre en compte les documents existants :

- la loi d'orientation des mobilités (LOM) adoptée le 19 Novembre 2019
- le PDUIF de juin 2014 couvrant BOULOGNE et traitant certains aspects du futur code de la rue,
- les différents arrêtés municipaux réglementant l'usage des voies publiques, ainsi que les souhaits exprimés par les Boulonnais dans les différentes enquêtes répertoriées ci-dessus.

Ce document une fois élaboré devra faire l'objet d'une très large diffusion publique sur internet, par la Mairie, les écoles, les associations, les vendeurs d'engins... tout comme le flyer « PARTAGEONS LA RUE » de GPSO ci-dessous.

ÊTRE BIEN ÉQUIPÉ CONTRIBUE À VOTRE SÉCURITÉ



LE PORT DU CASQUE EST OBLIGATOIRE POUR LES ENFANTS DE MOINS DE 12 ANS, QU'ILS SOIENT CONDUCTEURS OU PASSAGERS.

FEU AVANT JAUNE OU BLANC ET UN FEU ARRIERE ROUGE

DES CATADIOPTRIS

UN GILET RÉTRORÉFLÉCHISSANT CERTIFIÉ EST OBLIGATOIRE POUR TOUT CYCLISTE (ET SON PASSAGER) CIRCULANT HORS AGGLOMERATION, LA NUIT, OU LORSQUE LA VISIBILITÉ EST INSUFFISANTE.

UN AVERTISSEUR SONORE

UNE NOUVELLE RÉGLEMENTATION À VENIR

La loi d'orientation des mobilités (LOM) encadrera prochainement l'usage et la circulation des engins motorisés (trottinettes électriques, monocarcs, gyropodes, hoverboards...).

Adoptez d'ores et déjà les règles de sécurité en circulant sur la chaussée, en portant un casque et un gilet réfléchissant pour être visible à faible luminosité.



PARTAGEONS LA RUE



PLUS D'INFORMATIONS SUR WWW.SEINEOUEST.FR OU AU 0 800 10 10 21



BOULOGNE-BILLANCOURT
FRANCOIS TRUFFAUT
MONTROUGE
NANTERRE
NOISY-LESEC
PARIS
PANTIN
ROCHY-LECAU
SANTOIS
SEVRES
VILLIERS-LE-BEL
VINCENNES

NOUVELLES MOBILITÉS : APPRENONS À CIRCULER ENSEMBLE

VOITURES, DEUX ROUES, TROTTINETTES, GYROPODES... RAPPEL SUR LES RÈGLES DU CODE DE LA ROUTE POUR MIEUX PARTAGER L'ESPACE PUBLIC.



LES DOUBLES SENS ET AMÉNAGEMENTS CYCLABLES



SENS INTERDIT SAUF POUR LES CYCLISTES.



PISTE OU BANDE CYCLABLE CONSEILLÉE.



DOUBLES SENS CYCLABLES



PISTE OU BANDE CYCLABLE OBLIGATOIRE



SAS VÉLO



Au feu rouge, ce dispositif permet aux cyclistes de se positionner devant les véhicules et d'être visibles des autres usagers.

QUE FAIRE AU FEU ROUGE ?



Autoriser un cycliste à s'engager dans la voie située la plus à gauche.



Autoriser un cycliste à s'engager dans la voie située la plus à droite.



Autoriser un cycliste à franchir la ligne d'arrêt du feu pour s'engager dans la voie située en continuité.

TOUS MOBILES, TOUS RESPECTUEUX



Zone 30 vitesse limitée à 30km/h. Toutes les chaussées sont à double-sens cyclistes, sauf disposition contraire.



Zone de rencontre espace de circulation partagé où les piétons sont prioritaires. Toutes les chaussées sont à doubles sens.



Zone piétonne réservée à la circulation des piétons. Les cyclistes sont autorisés à circuler au pas.

TENEZ VOTRE DROITE.

Utilisez LES BANDES OU PISTES ET DOUBLE-SENS CYCLABLES.

GARDEZ UNE DISTANCE DE SÉCURITÉ D'UN MÈTRE ou moins avec les autres véhicules.

Aux intersections, placez-vous en avant des véhicules POUR VOUS FAIRE VOIR.

FAITES ATTENTION AUX PORTIÈRES QUI S'OUVRENT brusquement et AUX PIÉTONS QUI PEUVENT DÉBOUCHER entre deux véhicules.

NE CIRCULEZ PAS SUR LES TROTOIRS. Seuls les enfants à vélo de moins de 8 ans y sont autorisés.

En groupe, CIRCULEZ EN FILE INDIENNE.

NE ZIGZAGUEZ PAS entre les voitures.

En zone de rencontre NE CIRCULEZ PAS À PLUS DE 20 KM/H et respectez la PRIORITÉ DES PIÉTONS.

EN ZONE 30 ET EN ZONE DE RENCONTRE, VOUS POUVEZ CIRCULER DANS LES DEUX SENS, SAUF DISPOSITION CONTRAIRE.

Ce dispositif vous permet de bénéficier d'une meilleure visibilité et de faciliter vos déplacements en évitant les grands axes de circulation.

NE TRANSPORTEZ PAS DE PASSAGER, sauf sur un siège fixé au vélo. Si le passager a moins de 5 ANS, ce siège doit être muni de repose-pieds et de courroies d'attache.

Ne vous positionnez jamais en dehors du champ de vision des autres véhicules. FAITES VOUS VOIR.

En cas d'intempéries, AUGMENTEZ VOS DISTANCES DE SÉCURITÉ avec les autres véhicules.

IV-9 Vivre ensemble et communiquer

Les mesures populaires pour les uns peuvent être incomprises voire (très) impopulaires pour les autres... Il est important de **déployer des campagnes de communication** afin d'accompagner les différentes mesures d'apaisement et de leur **donner du sens**.

Il faudra varier :

- **Les cibles** : jeunes, seniors, familles, piétons, cyclistes, automobilistes, ...
- **Les styles** de communication : lutte contre les idées reçues, obligations et interdictions, approche décalée/humoristique, nudge, ...
- **Les thèmes** : sécurité partagée, vivre ensemble, règles de priorités, les bienfaits de la marche, comparaison des temps de trajet, les différents saisons, piétonnisation, réduction de nuisances, reconquête de la Seine, ...
- **Les supports média** : classiques et digitaux

- **Mener des campagnes générales sur le thème du « vivre ensemble » et du partage apaisé de l'espace public**



Campagne SNCF en cours



Campagne à Nogent



Campagne européenne

- **Mener plusieurs campagnes de sensibilisation dans la rue par les agents municipaux**

Plusieurs vagues pourraient être organisées dans l'année, par exemple :

- En septembre lors de la rentrée scolaire
- En hiver lorsque la période nocturne est dominante
- Au printemps lorsque les beaux jours arrivent

Elles seraient menées dans un but pédagogique et **priorisées dans les zones à risque**

- **Mener des campagnes spécifiquement ciblées vers chaque usager de l'espace public : piétons, trottineurs, cyclistes, motocyclistes, automobilistes, chauffeurs de poids-lourds, ...**

Le dépliant « PARTAGEONS LA RUE » est une première étape ; il pourrait être étendu en ciblant plus précisément **les bonnes et les mauvaises pratiques de chaque usager**, illustré avec des images et des pictogrammes.



	
Photos + explications	Photos + explications

- **Mener des campagnes de sensibilisation dans les établissements scolaires : écoles, collèges, lycées**

Une vidéo pourrait servir de support, suivie d'un quiz pédagogique



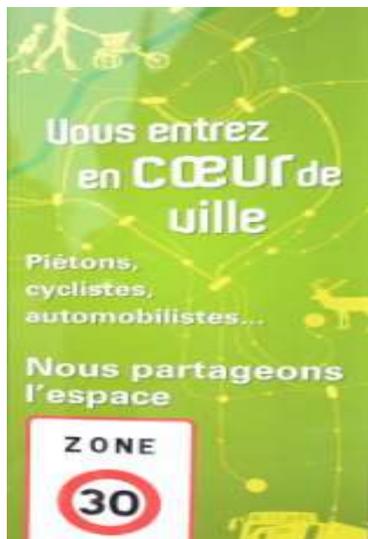
- **Poser des marquages thermocollants au sol avec des pictogrammes pour sensibiliser et guider les usagers**

Sur les trottoirs :	à destination des piétons, des trottineurs et des cyclistes
Sur les passages piétons :	à destination des piétons
Sur les sas vélos :	à destination des cyclistes et des automobilistes
Aux feux :	à destination des cyclistes (respecter le feu rouge)



- ***Installer des panneaux dans les zones apaisées dans un but pédagogique***

Panneaux à destination des piétons
Panneaux à destination des trottineurs
Panneaux à destination des cyclistes



Campagne à Angers

- **Extraits de la campagne de communication de LILLE en 2019**
(230 000 habitants)

Lille à 30 : les raisons

Une ville plus sûre

- Les risques d'accident diminuent de près de 50 %,
- Le risque d'accident grave est nettement réduit : la probabilité de tuer un piéton est de 80% à 50km/h, de 10% à 30km/h,
- La distance de freinage est réduite de moitié par rapport au 50km/h,
- Le champ de vision est plus large, ce qui permet d'anticiper et d'éviter les accidents.

Une ville plus apaisée

- La ville à 30 permet un meilleur partage de l'espace public entre usagers. Pour la sérénité pour les piétons, cyclistes et riverains...
- Les nuisances sonores sont réduites,
- La généralisation du 30km/h favorise les mobilités douces.

Une ville plus fluide

- La différence de vitesse avec des véhicules plus lents comme les deux roues est réduite, et permet une intégration à la circulation plus facile.
- Passer sur un trajet urbain de 50 km/h à 30 km/h ne représente qu'une perte de temps de 18 secondes sur 1 km. En centre-ville, les pointes de vitesse, du fait des nombreux points de ralentissement (stop, feux, encombrements, manœuvres etc.) n'ont pas d'effet sur les temps de parcours.

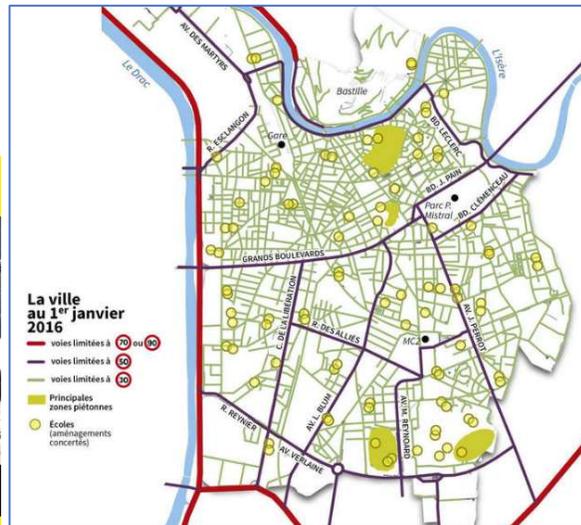
Une ville plus respirable

- Les cycles d'accélération et de décélération sont réduits, avec pour conséquence une diminution de la consommation de carburant et donc de la pollution aérienne et sonore,
- La ville à 30 encourage l'usage des modes de transports moins polluants.

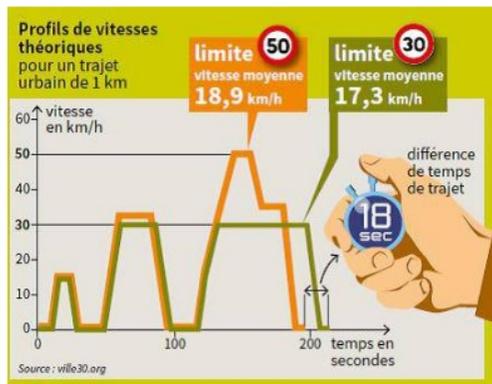
Vidéo : Lille à 30 km/h pour une ville apaisée



- **Extraits de la campagne de communication de GRENOBLE en 2016**
(160 000 habitants)



Pourquoi 30km/h ?



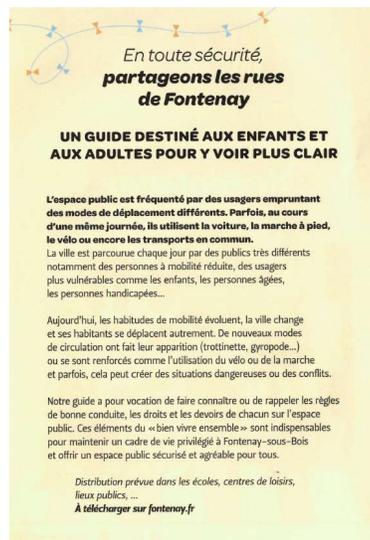
Pourquoi 30 km/h ? 3 bonnes raisons

Cette vitesse généralisée a de nombreuses vertus par rapport à celle de 50 km/h :

- 1 La distance pour s'arrêter diminue de moitié. Elle est de 13,3 m à 30 km/h contre 27,7 m à 50 km/h ⁽¹⁾
- 2 En cas de choc avec un véhicule à 30 km/h, le risque de décès est divisé par 9 par rapport à un choc à 50 km/h. À 30 km/h, un véhicule est moins menaçant pour les personnes fragiles (enfants, personnes âgées...)
- 3 Feux, carrefours, circulation difficile, bouchons, accélération et freinage... Un véhicule atteint rarement les 50 km/h en ville. Ces quelques pointes de vitesse augmentent la consommation, le bruit de fond et la pollution de l'air pour finalement très peu d'effets sur la vitesse moyenne (30 km/h selon l'Ademe lorsque la circulation est fluide) et les temps de parcours. ■

⁽¹⁾Source IBSR

- **Campagne « Partageons les rues de Fontenay-sous-Bois »**



V. PROPOSITIONS DE THEMES A TRAITER EN 2020

Les thèmes suivants sont proposés pour 2020 car une étude ciblée s'impose pour chacun d'entre eux.

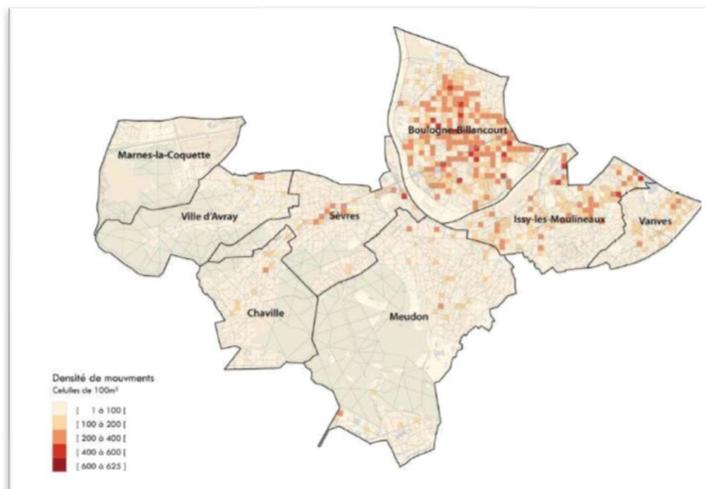
- **Logistique et livraison**

Le graphe ci-dessous établi par GPSO en 2018 montre la densité des mouvements de livraison dans Boulogne-Billancourt.

De nombreux sites de la ville comptent entre 400 et 650 mouvements par jour.

Ce trafic intense de livraison, dont la tendance s'accroît avec le développement du e-commerce et la diminution relative du nombre de voitures particulières, constitue un défi pour le partage de l'espace public, aussi bien en termes de fluidité que de sécurité des déplacements.

La logistique du dernier kilomètre est à travailler dans sa globalité.



Source : Observatoire des mobilités GPSO 2018

- **Développement du covoiturage**

Le co-voiturage procure des avantages individuels (partage des dépenses de carburant et de maintenance ; développement du lien social...) mais aussi collectifs (meilleur remplissage des véhicules ; diminution de la congestion sur les routes et dans les centre-villes et gain de temps ; diminution de la consommation de produits pétroliers ; diminution de la pollution de l'air et des émissions de GES).

Il peut concerner les déplacements « domicile-travail », importants à Boulogne, « domicile-école », « domicile-école-travail », les activités de loisir et même le transport de colis (l'article L.3232-1 du code des transports sera modifié à cet effet par l'article 40 de la LOM). Le développement d'une offre dynamique, rendu possible par la combinaison du GPS et des réseaux de communication 3, 4 ou 5 G, contribue à modifier les comportements, en commençant par ceux des jeunes.

La ville de Boulogne et GPSO devraient donc veiller à ce que le covoiturage soit intégré dans le PDUIF et organiser une concertation avec les employeurs et les écoles pour le développer à Boulogne. Dans le même but, elle pourrait favoriser l'installation de points ou d'aires de covoiturage.

Ceci d'autant plus que la LOM (art 35 notamment) prévoit des dispositions allant dans ce sens, y compris la faculté de développer une offre en cas de défaillance du secteur privé :

.l'art. L. 1115-1 du code des transports sera modifié pour que « *A la demande des autorités organisatrices de la mobilité ... les services de mise en relation facilitant la pratique du covoiturage mettent à disposition de ces autorités... un accès à leur service permettant des recherches sur un déplacement en covoiturage. Les réponses aux requêtes des usagers fournissent, pour chaque offre disponible, la localisation des lieux de montée dans le véhicule et de dépose, les horaires prévisionnels correspondants ainsi que le prix du trajet.* » ;

.l'article L.1231-15 du même code sera modifié afin que « *« Les autorités mentionnées aux articles L. 1231-1 et L. 1231-3, seules ou conjointement avec d'autres collectivités territoriales ou groupements de collectivités intéressés, établissent un schéma de développement des aires de covoiturage destinées à faciliter la pratique du covoiturage. En cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée, elles peuvent mettre à disposition du public des solutions de covoiturage pour faciliter la mise en relation de conducteurs et de passagers. Elles peuvent créer un signe distinctif des véhicules utilisés dans le cadre d'un covoiturage. Dans ce cas, elles définissent au préalable les conditions d'attribution de ce signe.* » ;

.le I de l'article L. 1241-1 du même code sera modifié pour permettre aux autorités locales de se substituer à l'initiative privée défaillante : « *En cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée, Île-de-France Mobilités, seul ou conjointement avec une ou plusieurs collectivités territoriales ou groupements de collectivités intéressés, peut mettre à disposition du public des solutions de covoiturage pour faciliter la mise en relation de conducteurs et de passagers. Il peut créer un signe distinctif des véhicules utilisés dans le cadre du covoiturage. Dans ce cas, il définit au préalable les conditions d'attribution de ce signe.* ». Elles pourront dans cette hypothèse verser une allocation au conducteur ou aux passagers transportés ;

.l'article L. 2213-3 du CGCT sera complété pour permettre de « *Réserver des emplacements sur la voie publique, de façon permanente ou à certaines heures, pour faciliter la circulation des véhicules de transport en commun, des taxis, des véhicules transportant un nombre minimal d'occupants notamment dans le cadre du covoiturage au sens de l'article L. 3132-1 du code des transports ou des véhicules à très faibles émissions au sens de l'article L. 318-1 du code de la route.* » ; dans le même but, l'article L. 411-8 du code de la route sera modifié pour permettre aux véhicules assurant du covoiturage d'emprunter la voie réservée aux véhicules de transport en commun et aux taxis.

L'ensemble de ces dispositions nouvelles justifie qu'une étude particulière sur ce point soit lancée après la publication de la LOM.

- **Desserte des écoles, collèges, lycées.**

La ville de Boulogne dispose de plus de 40 établissements scolaires : écoles, collèges et lycées.

Une étude complémentaire pourrait être menée afin d'approfondir la vision des flux, pics horaires, modes de déplacement des élèves et des parents qui les accompagnent, etc, et de proposer des mesures spécifiques à envisager afin de sécuriser et d'apaiser l'espace public autour de ces établissements.

- **L'accessibilité aux services de transport des personnes à mobilité réduite**

L'apaisement du partage de l'espace public et la promotion d'une mobilité partagée doit prendre en compte la situation particulière des personnes à mobilité réduite. De ce point de vue, la LOM représente une avancée puisqu'elle comporte plusieurs mesures pour favoriser l'accessibilité des intéressées aux services de transport (voir les notes 3 et 4, page 8). Une de ses mesures essentielles consiste à s'appuyer sur l'open data pour favoriser cette accessibilité. Compte tenu des calendriers retenus, la Ville et GPSO devraient se concerter dès 2020 avec IDF Mobilité et les opérateurs de transport pour mettre au point et organiser la collecte des informations essentielles puis leur restitution aux intéressées par les dispositifs prévus par la loi.

Cette concertation devra naturellement s'opérer avec les associations de ce secteur pour vérifier avec elles que les modalités de mise à disposition et les informations transmises facilitent véritablement leur mobilité dans un espace public apaisé. Elle devrait aussi permettre de dresser un inventaire des aménagements à apporter aux infrastructures et aux différents arrêts pour faciliter l'accessibilité aux services de transport.

- **Traitement des nuisances sonores**

Le niveau sonore de certains engins dépasse largement la réglementation et sont insupportables. Des détecteurs de niveaux sonores capables de reconnaître l'émetteur et d'identifier la plaque d'immatriculation correspondante (essentiellement des motos et scooters), font déjà l'objet d'expériences pilotes en France : envisager leur utilisation à Boulogne dès 2020.

L'article 92 de la LOM prévoit également une expérimentation pour automatiser la constatation des infractions.

Un **PLAN GLOBAL DE REDUCTION DES NUISANCES SONORES** contribuerait à l'apaisement de l'espace public et au "mieux vivre ensemble ».

VI. ANNEXES ET REFERENCES

A1 – Lettre de saisine



VILLE DE BOULOGNE-BILLANCOURT

LE MAIRE

Le 19 SEP. 2019

Cher Monsieur le Président délégué,

Tout au long de l'histoire des villes, le partage de la voirie et de l'espace public, pour y cohabiter de façon apaisée, a toujours été complexe.

L'apparition de nouvelles demandes de mobilités consécutives à la commercialisation de moyens de déplacements innovants, fait naître des exigences nouvelles de partage et de sécurité et provoque des conflits d'utilisation.

Faire cohabiter l'ensemble des usagers dans le respect mutuel est un défi à relever et les réponses législatives et réglementaires sont aujourd'hui incomplètes pour y faire pleinement face.

Comment la ville peut apaiser le partage de l'espace public et promouvoir la mobilité partagée ?

Quelles réponses peut apporter le projet de loi d'orientation des mobilités actuellement débattu au Parlement et comment des villes, confrontées à ces mêmes questionnements, répondent à ces enjeux ? À Boulogne-Billancourt la mise en œuvre des doubles sens cyclables répond t'elle en partie à ces questionnements et quelles sont les attentes des habitants en matière de réalisation de pistes cyclables ?

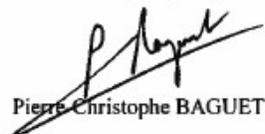
Telles sont quelques-unes des questions sur lesquelles j'invite le CESEL à réfléchir.

Vous tiendrez compte notamment du contexte récent d'adoption de la ZFE et de l'impact de la politique de la Ville de Paris.

Pour vous appuyer dans vos travaux vos interlocuteurs élus seront Monsieur Gauthier Mougin, Premier maire-adjoint délégué à l'urbanisme et aux espaces publics ainsi que Monsieur Grégoire de la Roncière, vice-président chargé des transports et de la mobilité à GPSO, et votre interlocuteur administratif sera Monsieur Luc Richard, directeur général adjoint du Pôle des services techniques et des espaces publics.

En vous remerciant par avance, je vous prie d'agréer, Monsieur le Président délégué, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Très cordialement,


Pierre-Christophe BAGUET

Monsieur Guy SORMAN
Président délégué du CESEL
Annexe Delory
64 rue de la Saussière
92100 BOULOGNE-BILLANCOURT

A2 – Composition du groupe de travail

Jacqueline Dougier,

Thierry Foult,

Yves Gueguen,

Yves Marrec,

Alain Pfeffer,

Thibaud Pillet-Will,

Frédéric Tiberghien

A3 – Liste des personnes rencontrées

NOM	Fonction	Date	Présents du CESEL	Compte-rendu disponible ?
Alexis GASTAUER	Directeur mobilités GPSO	5/06/2019	JD TF YG TP	Oui
Pete SEDCOLE	Président Association « Paris en Selle » BB	6/06/2019	TF	Oui
Christine LAVARDE	Sénateur des Hauts-de-Seine	17/06/2019	TF YG TP FT	Oui
Frédéric CAROFF	Président association « Mobil Boulbil » BB	28/6/2019	TF, AP	Oui
Soizic LE TALLEC	Présidente association « A velo sans age » BB	09/2019	TF	Oui
Isabelle DEBATS	Directrice de l'Ecole St Joseph du Parchamp, BB	19/09/2019	JD	Oui
Fabienne BEAUDU	Directrice du Secrétariat Général au Développement Durable Fontenay-sous-Bois	24/09/2019 (Assises de la Mobilité IdF)	AP	Code de la Rue de Fontenay-sous-Bois
Matthieu CATTY	Directeur de la police municipale BB	27/09/2019	JD AP	Oui
Marie-Sylvie DURAND	Directeur proximité et actions de cohésion territoriale. Mairie BB	10/10/2019	JD YG AP	Oui
Jean-Marc BELOTTI	Président des Motards en colère IDF	10/10/2019	JD YG AP	Oui
Bertrand Pierre GALEY	Adjoint chargé de l'Environnement, Mairie BB	14/10/2019	TF YG AP	Oui
Bruno AUTAMAYOU	Commissaire de la Police Nationale BB	15/10/2019	JD AP	Oui
Luc RICHARD	Directeur Services Techniques, Mairie BB	28/10/2019	AP YG	Oui
Grégoire de la RONCIERE	Maire de Sèvres, VP de GPSO chargé de la Mobilité	30/10/2019	TF YG	Oui
Gauthier MOUGIN	1 ^{er} adjoint Mairie de BB	06/11/2019	AP YG	Oui

A4 – Références utiles

- Sur GPSO – Rubrique mobilités (plan vélo, stationnement, axes...)

https://www.seineouest.fr/Mobilite_GPSO.html

- Sur le PADD de Boulogne (et PLU)

https://www.seineouest.fr/bb_padd.pdf

- Sur le PDUIF

<http://www.pduif.fr/-Le-PDUIF-.html>

- Sur le « Code de la Rue »

<https://www.securite-routiere.gouv.fr/reglementation-liee-la-route/le-code-de-la-rue>

- Sur la qualité de l’Air à Boulogne (AIR PARIF)

<http://www.airparif.asso.fr/etat-air/air-et-climat-commune/ninsee/92012>

- Sur le projet de la RD1 Boulogne le long de la seine....

<http://www.hauts-de-seine.fr/cadre-de-vie/voirie/rd1-boulogne-billancourt/>

- Sur le projet d’aménagement RIVE GAUCHE

<https://www.hauts-de-seine.fr/cadre-de-vie/voirie/vallee-rive-gauche/les-promenades-douces/>

- Sur les projets d’aménagement RIVE DROITE

<https://www.hauts-de-seine.fr/cadre-de-vie/eau/les-berges/schema-des-berges/>

- Sur l’accidentologie (piétons, vélos, motos, voitures) à Boulogne avec localisation sur carte des accidents

http://my.hauts-de-seine.fr/accidentologie/?page=3&year=2017&city=12_BOULOGNE_BILLANCOURT

- Sur la loi LOM (suivi des amendements, des discussions etc...)

www.assemblee-nationale.fr/dyn/15/dossiers/alt/loi_orientation_mobilites

- Sur l’IAU, Institut d’Aménagement et d’Urbanisme (c’est le bras technique du Conseil Régional d’IdF). Voir en particulier sur le domaine des transports

<https://www.iau-idf.fr/mobilite-et-transports.html#.filtre-deplacements>

- Voir aussi les cartes interactives sur les déplacements Domicile Travail.

https://cartoviz.iau-idf.fr/?id_appli=dm14&x=659475.0027809802&y=6855463.553105081&zoom=4&insee=

- Carte interactive aussi sur la mobilité à Vélo

<https://geoweb.iau-idf.fr/webapps/app/cartoviz3D MDB/>

Cette dernière page pointe en particulier les discontinuités des parcours vélo comme le Pont de Sèvres, Pont de St Cloud, Rue Y.Kermen, Av R.Schumann, Liaisons avec Paris...

- Fédération des usagers de la bicyclette

<https://www.fub.fr/>