

MAIRIE DE BOULOGNE-BILLANCOURT

CONSEIL ECONOMIQUE SOCIAL ET ENVIRONNEMENTAL LOCAL

Président Délégué CESEL : Guy Sorman

RAPPORT

Assemblée Générale

17 juin 2016

*Les projets anti-pollution de la Ville de Paris, les effets de l'arrivée de la gare du Grand Paris Express au Pont de Sèvres et ses conséquences sur notre Ville*

Avis présenté par : Gisèle Blanchard-Tauzin, Elizabeth Cremieu, Françoise Chêne, Martine Even, Dominique Desjonqueres, Corinne Flutre, Delphine Palatin, Catherine Papillon, Françoise Poudret, Laurianne Rossi, Anne Rouet, Anne-Violaine Vignon, Jacques Attal, Freddy Bitan, Dominique Châtelet, Alain Chemel, Pascal Cornu-Thénard, Jean Yves Cuny, Géraud DeFontanges, Claude Eliaszewicz, Gérard Fourgous, Fabrice Herreboudt, Alain Louvier, Yves Marrec, Pierre Saragoussi, Didier Zerath.

Rapporteur général : Philippe Alessandrini

## SOMMAIRE

1. Saisine de notre Maire
2. Remerciements
3. Recommandations
4. Etudes et évaluation
  - 4.1 Approche méthodologique
  - 4.2 Les projets anti-pollution de la Ville de Paris
  - 4.3 Les effets de l'arrivée de la gare du Grand Paris Express Pont de Sèvres
5. Mise en perspective
6. Annexes

## 1. Saisine de notre Maire

Boulogne-Billancourt compte la plus grande frontière de toutes les villes d'Ile-De-France avec Paris : 4,2 km du Tennis-Club jusqu'au square de l'Avre.

Or, la Ville de Paris s'est engagée, unilatéralement, dans un plan anti-pollution dont l'objectif est de faire de la capitale une « zone à basse émission ». Ce plan comporte la mise en place de mesures progressives de restriction et d'interdiction de circulation.

Ainsi, depuis juillet 2015, la circulation des bus, cars et poids lourds de classe 1 étoile (antérieurs au 1<sup>er</sup> octobre 2001) est interdite dans la capitale entre 8h00 et 20h00, y compris le week-end. A partir du 1<sup>er</sup> juillet 2016, cette interdiction s'appliquera à l'ensemble des véhicules de classe 1 étoile et s'étendra donc aux camionnettes et véhicules particuliers antérieurs à 1997 – qui représentent encore 10% du parc circulant à Paris – ainsi qu'aux 2 roues motorisés antérieurs au 31 mai 2000. Les véhicules de classe 2, 3 et 4 étoiles (cette dernière classe comprenant les véhicules antérieurs à 2010) seront ensuite progressivement interdits entre 2017 et 2020.

En parallèle, la Ville de Paris a annoncé en juin 2015 sa décision de piétonniser une large partie des voies sur berge de la rive droite de Paris. Le projet devrait aboutir dès l'été 2016. Baptisé « l'acte II de la reconquête des voies sur Berge », ce plan vise à diminuer de façon significative le trafic automobile dans la capitale et de fermer l'accès aux berges entre le 1<sup>er</sup> et 4<sup>ème</sup> arrondissement. Plusieurs scénarii sont à l'étude dont le plus ambitieux prévoit de fermer la voie sur une longueur de 3,3 km du tunnel des Tuileries au port de l'Arsenal.

La lutte contre la pollution est un sujet majeur pour nous tous. Celle-ci ne s'arrêtant pas aux portes de Paris, je souhaiterais que vous meniez une réflexion permettant de mesurer l'impact de ces premières décisions sur la ville de Paris et leurs conséquences sur le territoire de Boulogne-Billancourt notamment en termes de circulation et de stationnement.

On intégrera également les conséquences sur notre ville des effets de l'arrivée de la gare du Pont de Sèvres / Ile Seguin du Grand Paris Express dont les premiers travaux devraient commencer dès 2017.

## 2. Remerciements

Les conseillers du CESEL souhaitent remercier pour leur accueil et leur disponibilité :

- Mme GODIN, Maire-adjoint, déléguée à la Vie associative et la Politique de BOULOGNE-BILLANCOURT,
- Mme ALBA, Directrice de l'APUR,
- Mme DURANDAU, Directrice du Développement et de l'Aménagement CG92,
- Mme RIVIERE, Directrice des relations territoriales SGP,
- Mme GUARY, Chargé de mission Relations territoriales SGP,
- M GALY, ancien élu et membre du CESEL, boulonnais,
- M KIMMEL, Chef d'unité du SITER, Direction de la voirie CG 92,
- M HARELLE, Directeur de Projet COLAS-So Mobility,
- M DUMONT, Directeur de projet CISCO-So Mobility,
- M GUICE, Directeur Général Adjoint CG 92, Pôle Cadre de Vie et Aménagement Urbain,
- M CHEMAMA : Directeur de la Voirie CG 92,
- M THEVENOT, Député-Maire de VELIZY,
- M HUCHELOUP, Maire Adjoint chargé des travaux, de l'aménagement urbain et du cadre de vie de VELIZY,
- M BOUVIER, Directeur AIRPARIF,
- M ZAMUNER, Direction programme – Responsable du développement gare GPE-du Pont de Sèvres SGP,

### 3. Recommandations

Les décisions de la Ville de Paris relatives aux restrictions de circulation intra-muros, l'ouverture de la Cité Musicale en 2017 et les grands travaux du Pont de Sèvres à partir de 2018 (réalisation de la nouvelle gare du Grand Paris Express, rénovation de la gare routière et de l'échangeur du Pont de Sèvres) vont modifier considérablement et durablement la mobilité de notre ville et plus globalement celle de notre territoire.

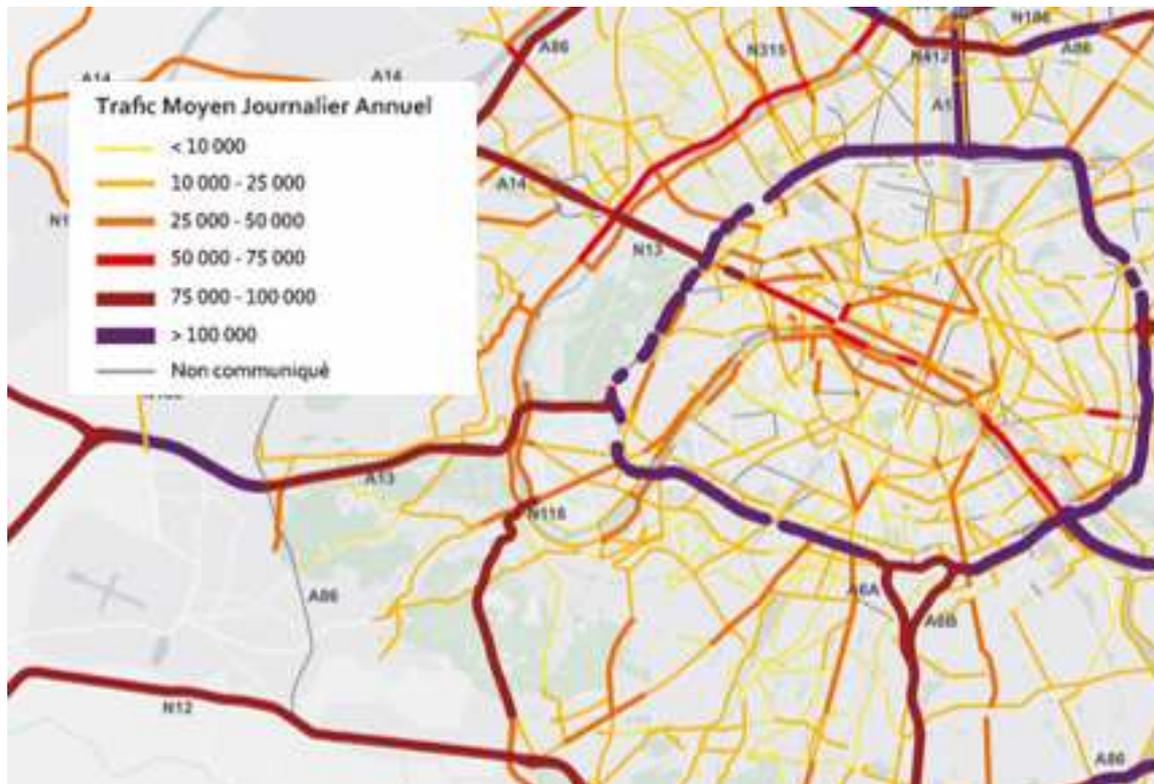
Confrontés à des chantiers de cette importance, deux approches complémentaires sont souhaitables quant aux réponses à apporter à cette réflexion :

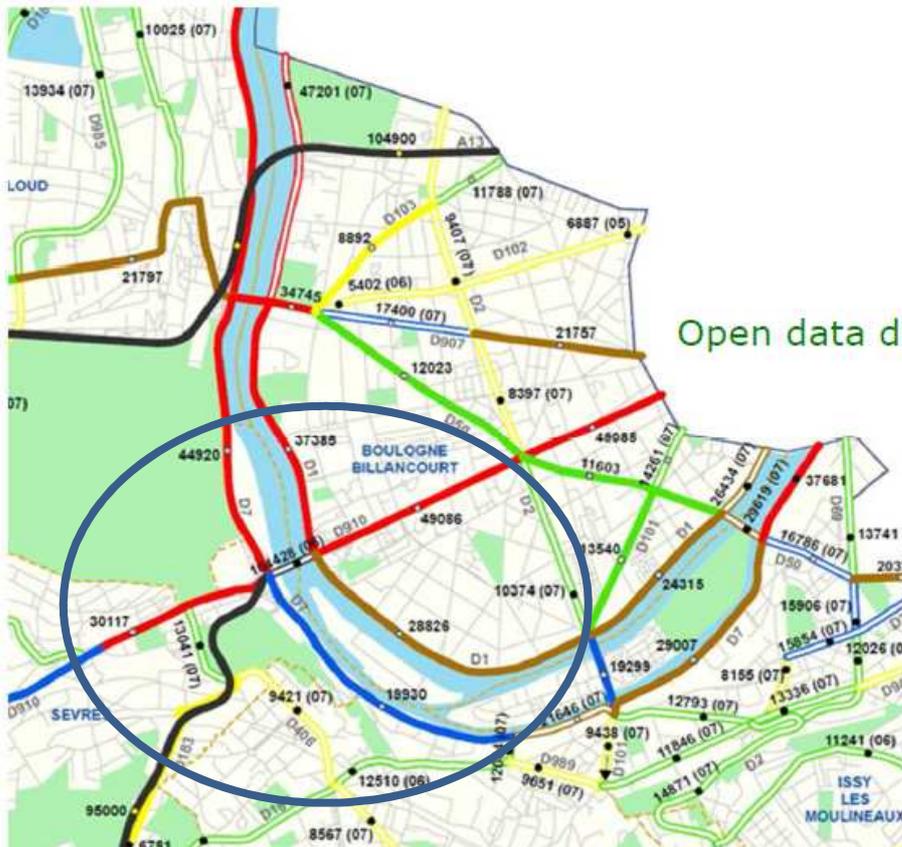
- la première consiste à gérer le plus en amont possible **les conséquences**, en termes de trafic routier, stationnement et de pollutions de la multiplication de ces chantiers,
- la seconde consiste à **optimiser ensuite la situation** en recherchant tout ce qui pourra concourir à conduire le changement de comportements des usagers et ainsi fluidifier, aérer, faire respirer notre ville.

Nos recommandations, à court et moyen-long terme, portent donc sur l'optimisation de la mobilité bouloonnaise avec une attention particulière sur la zone du Pont de Sèvres, nœud de circulation important. Chaque jour, près de 100 000 véhicules empruntent la N118, véritable autoroute urbaine à l'entrée de Boulogne-Billancourt dont près de 80% en transit, ce qui justifie une vision élargie sur l'Ouest francilien.

Toutes les initiatives, projets, solutions qui peuvent influencer et/ou diminuer ces flux importants à l'une des portes de notre ville seront nécessairement bénéfiques.

#### Trafic moyen journalier annuel en Ile de France





Open data des Hauts de Seine

La zone du Pont de Sèvres : des enjeux de requalification, de multi-modalités et d'urbanité

Fonctions dominantes

- Logement
  - discontinu collectif
  - continu collectif
  - individuel
  - hôtel
- Équipement
  - public ou privé
  - emprise commerciale
  - marché couvert
  - station RER, métro et/ou tramway existante
  - station du RGPE
  - parking / local technique
- Emprise d'activité
  - activité tertiaire
  - activité économique et/ou industrielle
  - service urbanisme
- Emprise non bâtie
  - espace vert (public, institutions, jardins partagés)
  - sport et loisir de plein air
  - cimetière
  - terrain non bâti
  - ruine, friche ou terrain nu
- Emprise en travaux
  - chantier en cours



Source : Aurélien Des 2014

Source : Apur septembre 2014

Nos recommandations se présentent par thématique et selon une échelle de temps : court terme (< 1 an) et moyen-long terme (< 5 ans).

#### **Sur les aspects de GOUVERNANCE (G) :**

##### A court terme :

**G-1 / Organiser une Conférence de l'Ouest francilien sur la mobilité, dont l'initiative pourrait être prise par le Maire de Boulogne-Billancourt, regroupant tous les maires des villes concernées, allant même au-delà de GPSO, destinée à définir ensemble une politique de gestion des flux entrants et sortants au mieux des intérêts du territoire ainsi couvert,**

**G-2 / Créer une mission/projet/délégation sur la mobilité boulognaise, dont la vocation serait d'alimenter la Conférence précitée s'agissant de la situation spécifique de Boulogne-Billancourt,**

G-3- / Mutualiser les moyens et compétences entre communes,

G-4 / Identifier la zone du Pont De Sèvres comme une zone d'expérimentation pour So Mobility,

##### A moyen-long terme :

G-5 / Piloter et faire financer le plan d'optimisation de la mobilité boulognaise,

G-6 / Développer les Plans de Déplacement Entreprises (modifications horaires, covoiturages, soutien financier transport en commun),

G-7 / Accompagner la conduite du changement : passer d'une notion de propriété à celle d'usager d'un véhicule,

#### **Sur les aspects de CIRCULATION (C) :**

##### A court terme :

**C-1 / Mettre en place un système de mesure de la circulation (flux/type) pérenne et performant avant la piétonisation de la rive droite de Paris,**

C-2 / Réaliser une enquête de destination pour les usagers du Pont de Sèvres,

C-3 / Soutenir les modes de transports innovants comme le "métro-câble" Boulogne-Vélizy et la Seine comme axe de transport public,

C-4 / Soutenir la réalisation d'un TCSP entre les Ponts de Sèvres-Billancourt-Mirabeau et sur l'Île Seguin,

##### A moyen-long terme :

C-5 / Mesurer/adapter/contrôler en temps réel la circulation, de façon à être toujours en capacité d'adapter l'utilisation du réseau routier Ouest francilien et boulognais en fonction aussi bien de la variation des flux de circulation que des obstacles qui peuvent lui être apportés,

C-6 / Augmenter l'offre de service aux transports en commun et accompagner l'interdiction des véhicules polluants,

C-7 / Favoriser l'accès aux berges,

C-8 / Réaménager la RD1 pour une circulation « apaisée »,

**Sur les aspects de STATIONNEMENT (S) :**

A court terme :

**S-1 / Engager la réforme du stationnement applicable dès janvier 2018,**

A moyen-long terme :

S-2 / Limiter/interdire le stationnement sur les axes de transit intérieur et les itinéraires de déviation,

S-3 / Sanctionner le stationnement en double file au moyen de la vidéo-verbalisation sur les axes prioritaires selon les types de véhicules,

S-4 / Créer des parkings/plateformes à Vélizy et à Boulogne pour permettre aux usagers de laisser leur voiture avant de prendre le "métro-câble" et/ou les navettes fluviales sur la Seine,

S-5 / Mutualiser les places de parkings des bâtiments tertiaires - usage mixte, avec les habitants riverains (parkings jour pour les salariés ; nuit pour les habitants),

S-6 / Réserver les places de stationnement en surface pour les livraisons, les déposes rapides, les vélib-autolib et la charge de véhicules électriques notamment pour les zones commerçantes comme le boulevard Jean-Jaurès,

**Sur les aspects de POLLUTIONS (P) :**

A court terme :

**P-1 / Mettre en place un système de mesure des pollutions (avant-pendant-après le début des grands travaux),**

P-2 / Initier une étude d'impact sur la zone du Pont de Sèvres et du trapèze,

A moyen-long terme :

P-3 / Généraliser l'interdiction de circuler aux véhicules polluants dans notre ville et si possible dans les communes membres de la Conférence de l'Ouest francilien,

P-4 / Piétonniser le centre-ville et les berges de Seine le dimanche et les jours fériés « Boulogne respire »,

**Sur les aspects de COMMUNICATION (Co) :**

A court terme :

**Co-1 / Mettre en place une signalisation pérenne pour encourager les véhicules de la N 118 à rejoindre Paris et la Défense par la RD7,**

Co-2 / Communiquer aux habitants de GPSO sur les grands travaux à venir grâce à de nouveaux vecteurs de communication,

Co-3 / Présenter les mesures d'accompagnement de la SGP,

A moyen-long terme :

Co-4 / Développer/adapter une application web unique de tous les moyens de transports (auto, vélo, bus, train...) et parking accessible aux conducteurs comme un outil important pour optimiser la mobilité quotidienne boulonnaise,

Co-5 / Associer/accompagner les boulonnais (conseillers de quartiers, conseils syndicaux trapèze, associations),

Co-6 / Initier un dispositif de sensibilisation dès le plus jeune âge, des grands enjeux mondiaux (pollutions urbaines ou agricoles, préservation de la biodiversité, lutte contre l'effet de serre) à l'enjeu francilien de la mobilité intelligente,

Co-7 / Créer/développer les événements spécifiques qui encouragent les modes doux.

#### 4. Études et évaluation

##### 4.1 Approche méthodologique

Cette étude s'est déroulée sur le premier semestre 2016 (janvier à juin 2016).

Elle s'est déroulée en 3 grandes étapes :

- **Étape n° 1 : Appropriation de la saisine - janvier 2016**
  - o Partage des enjeux,
  - o Mise en place de 5 sous-groupes de travail :
    - Piétonisation des voies sur berge,
    - Réduction/interdiction de la circulation aux véhicules polluants dans Paris,
    - Travaux de la gare du GPE – Pont de Sèvres,
    - Données transports et pollution,
    - Nouveaux modes de transports urbains.
  - o Recherches bibliographiques,
  - o Identification et planification des réunions d'échanges.
  
- **Étape n° 2 : Rencontres/échanges avec les référents et entités identifiées - février à mai 2016 :**

Référents/entités rencontrés	Date et lieu
M Galy, ancien élu bouloonnais et membre CESEL	08/02 - Mairie BB
APUR - Mme Alba	15/02 - Paris IV
Ville BB - Mme Godin	18/02 - Mairie BB
SITER - M Kimmel	07/03 - PC SITER BB
Conseil Général 92 - MM Guice-Chemama, Mme Durandau	18/03 - Nanterre
Technologies Nouvelles - Mme Monnin, M Dessin	29/03 - Mairie BB
So Mobility - MM Harelle et Dumont	11/04 - Mairie BB
Mairie Vélizy - MM Thévenot et Hucheloup	25/04 - Vélizy
AirParif - M Bouvier	27/04 - Paris IV
SGP - Mmes Rivière et Guary, M Zamuner	11/05 - Saint Denis

Chaque échange a fait l'objet d'un CR et/ou d'une présentation joints en annexe du rapport d'étude.

Les conseillers se sont régulièrement réunis à fréquence bimensuelle.

##### **Étape n° 3 : Synthèse et rédaction - mai à juin 2016**

- o Note de synthèse et rapport d'étude,
- o Présentation Assemblée Générale le 17 juin 2016.

#### 4.2 Les projets anti-pollution de la Ville de Paris

##### Rappel des projets de la Ville de Paris :

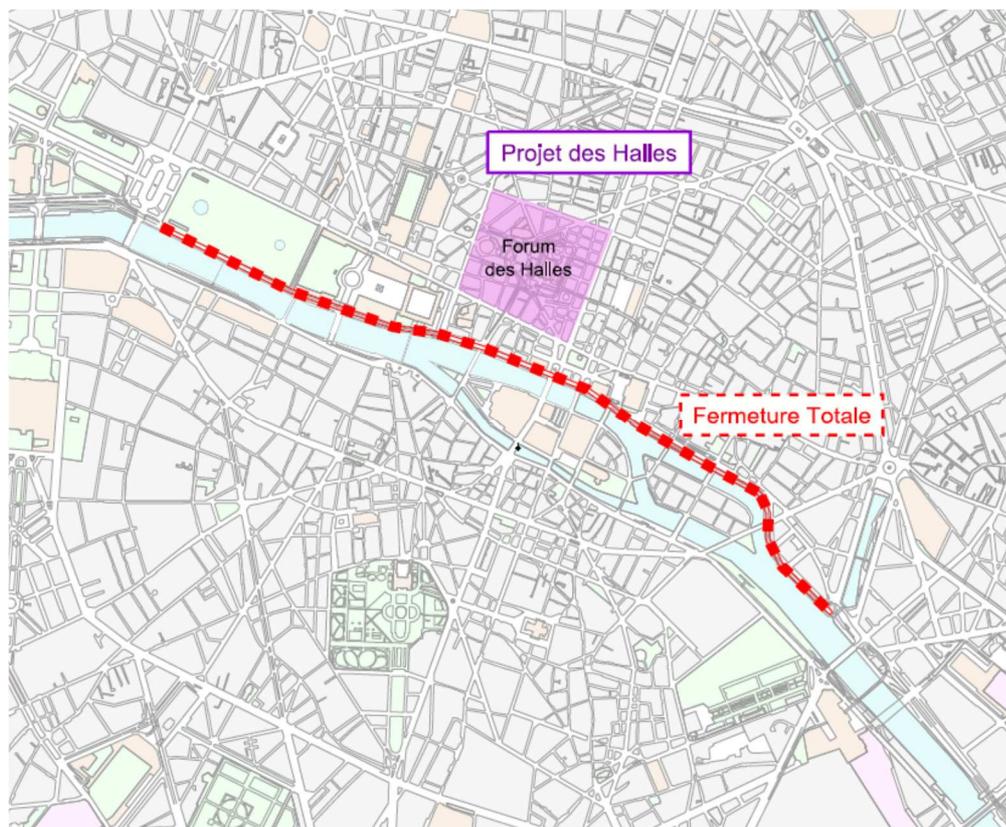
- Le plan anti-pollution de la Ville de Paris vise à faire disparaître progressivement les véhicules les plus polluants de la capitale et met en place des aides à l'utilisation de modes de transport propres. Sa mise en œuvre prévoit des interdictions progressives dans le temps de véhicules professionnels ou personnels polluants d'abord entre 8h et 20h, les camions et autocars immatriculés avant octobre 2001 et d'ici le 1<sup>er</sup> juillet 2016 les voitures immatriculées avant janvier 1997 - soit une voiture sur sept - et les deux-roues enregistrés avant 2000.

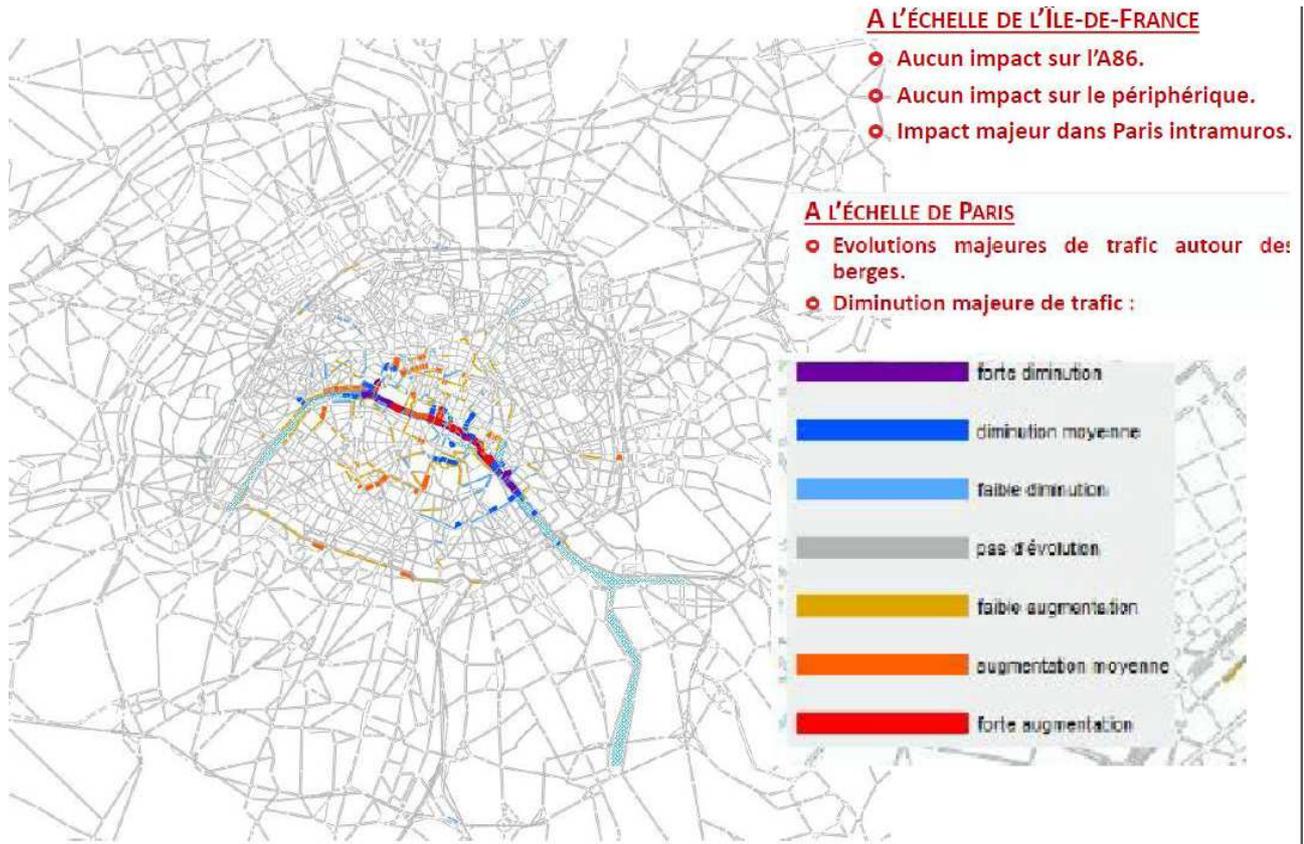
Entre 2017 et 2020, l'interdiction deviendra totale pour certains véhicules et sera étendue à des modèles plus récents, jusqu'aux véhicules immatriculés avant 2011.

- Le conseil de Paris a approuvé dans sa séance du 27 mai 2015 les objectifs d'un projet d'aménagement des berges de Seine en rive droite, se concrétisant notamment par la suppression de la circulation automobile sur la voie Georges Pompidou.

Plusieurs scénarios ont été étudiés dont l'un consiste à fermer totalement la circulation de la voie Georges Pompidou sur une longueur de 3.3km entre le tunnel de Tuileries et le tunnel Henri IV.

##### **Scénario : fermeture complète rive droite du tunnel des Tuileries au tunnel Henri IV**





Suite à nos nombreux échanges, on peut noter les points marquants suivants :

- Les impacts seront majeurs pour les arrondissements parisiens à proximité immédiate en termes de difficultés de circulation/stationnement et pollutions pendant les premiers mois. Cette situation devrait s'améliorer par régulation,
- Les simulations indiquent une majoration de 15 à 20 minutes pour réaliser le même trajet.
- Aucun plan de déplacement et/ou déviation n'a été présenté ni évoqué,
- Il est nécessaire de compléter cette étude d'impact parisienne par une enquête destination des usagers de la rive-droite et l'intégration des chantiers/grands travaux à l'échelle de Paris à minima,
- Le processus juridique (enquête publique par la ville de Paris et validation par le STIF via sa clause de compétence mobilité) ne semble pas abouti,
- Avec la naissance de la Métropole du Grand Paris depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2016, plusieurs acteurs s'interrogent si ce type de décision n'a pas vocation à être pris ou en tous les cas géré maintenant dans le cadre de la métropole,
- Le constat d'un manque de concertation avec les collectivités/communes concernées génère des craintes auprès des élus mais également auprès de citoyens bouloonnais (majoration du temps de trajet pour se rendre à la gare de Lyon par exemple),
- L'impact de la réduction/suppression des véhicules les plus polluants intra-muros semble partagé,
- Les conséquences sur la circulation de Boulogne-Billancourt devraient être faibles compte tenu de la non-proximité immédiate des événements. Cette estimation repose sur des simulations macroscopiques pilotées par la Ville de Paris,
- La faible utilisation de la Seine comme moyen de transport public,
- La mise en place d'un système de mesure performant et pérenne sur la circulation et des pollutions aux entrées du Pont de Sèvres (avant-pendant et après ces événements) permettrait de s'assurer de la pertinence de ces simulations parisiennes et anticiper les prochaines décisions sur l'avenir de cet axe majeur pour notre ville et territoire.

### Impacts sur Paris et conséquences sur notre ville

EVENEMENTS	Impacts sur Paris		Conséquences sur Boulogne-Billancourt	
	Court terme < 1 an	Moyen-long terme > 1 an	Court terme < 1 an	Moyen-long terme > 1 an
Circulation				
Stationnement				
Pollutions (air et sonore)				
Communication-perception-ressenti				
	Niv impact	Fort		
		Moyen		
		Faible		

#### 4.3 L'arrivée de la gare du Grand-Paris Express au Pont de Sèvres

##### Quelques données du projet du Grand Paris Express :

- 200 km, 4 nouvelles lignes (15-16-17-18), 2 lignes prolongées, 68 gares, 2 millions de voyageurs, 6 sites de maintenance,
- Des temps de parcours notablement réduits et le développement de nouvelles zones,
- La ligne 15 : 16 gares, 22 communes, 4 départements traversés, 33 km de ligne. Un investissement de près de 6 milliards d'euros,
- Une méthode de concertation continue, un plan de management environnemental, des mesures d'accompagnement en phase travaux.



Suite à nos échanges, on peut noter les points marquants suivants :

- La fermeture de la RD1, entre le Pont de Sèvres et Square-Com, à partir de janvier 2018 pour une durée de 34 mois générera un impact majeur sur la circulation boulonnaise,
- Au regard des différents scénarii étudiés, la décision de coupure permet de concilier l'optimisation du planning travaux et les coûts associés,
- La majorité des déblais (340 000 tonnes soit l'équivalent de 2 barges fluviales/jour) de la gare du Pont de Sèvres seront évacués par voie fluviale limitant d'autant les nuisances,
- De nombreuses mesures d'accompagnement en phase travaux sont envisagées pour limiter au maximum les pollutions et troubles pour les professionnels et riverains,
- Une Assistance à Maîtrise d'Ouvrage dédiée disposant d'outil innovant (REX les travaux du Grand Lyon) permettra d'assurer une coordination des circulations en phase travaux,
- Les travaux sur l'échangeur et les déviations associées n'ont pas été évoqués,
- La communication et l'association des boulonnais dans cette phase de grands travaux seront nécessairement importantes.

**Conséquences sur Boulogne-Billancourt**

EVENEMENTS	Conséquences sur Boulogne-Billancourt	
	Court-Moyen < 4 ans	long terme > 4 ans
Circulation		
Stationnement		
Pollutions (air et sonore)		
Communication-perception-ressenti		

## 5. Mise en perspective

La mutualisation des moyens et des compétences sont indispensables pour viser une amélioration sensible à moyen-long terme de la mobilité dans notre ville et globalement sur notre territoire.

Au regard des événements à venir, la zone du Pont de Sèvres constitue une opportunité à saisir pour inscrire dans la durée le changement des comportements.

De nombreuses solutions existent, elles nécessitent d'être coordonnées par Boulogne-Billancourt et GPSO au centre de ces événements majeurs et directement concernés.

Les conseillers du CESEL recommandent en priorité n°1 la mise en place d'une gouvernance spécifique (**G-1 et G-2**) pour définir et appliquer un plan d'amélioration de la mobilité réaliste et ambitieux au service des bouloonnais. Cette initiative pourrait être lancée lors d'une conférence sur la mobilité de l'Ouest Francilien pilotée par notre Maire et Président de GPSO.

Les recommandations sur la mise en place, à court terme, d'un système de mesure (**C-1 et P-1**) performant et pérenne de la circulation et les pollutions en temps réel avant, pendant et après cette phase de grands travaux permettraient probablement d'asseoir les décisions sur l'avenir de cet environnement.

L'engagement de la réforme du stationnement (**S-1**) pourrait être un bon moyen d'atteindre les cibles visées pour améliorer la fluidité de certains axes majeurs de notre ville.

Enfin comme dans tous les grands projets, une communication (**Co-1**) de qualité permettra d'accompagner et d'associer les bouloonnais, dès le plus jeune âge, dans la conduite de ces changements majeurs afin de contribuer au rayonnement et bien-être de notre ville et notre territoire sur le long terme.

## **5 Annexes :**

- 1 : CR échange APUR/CESEL le 15/02/2016,
- 2 : CR échange SITER/CESEL le 07/03/2016,
- 3 : CR échange CG92/CESEL le 18/03/2016
- 4 : CR échange VELIZY/CESEL le 25/04/2016,
- 5 : CR échange AIRPARIF/CESEL le 27/04/2016
- 6 : Présentation AIRPARIF le 27/04/2016,
- 7 : Présentation TECHNOLOGIES NOUVELLES le 29/03/2016,
- 8 : Présentation SO MOBILITY le 11/04/2016,
- 9 : Présentation SGP le 11/05/2016,
- 10 : Monographie du quartier de gare du Pont de Sèvres - avril 2015
- 11 : Comment mieux informer les citoyens sur l'offre de mobilité – Maire de France – avril 2016,
- 12 : La réforme du stationnement – lettre du cadre territorial mai 2016,
- 13 : Le transport aérien par câble arrive en ville – Lettre du cadre territorial – mai 2016

## Annexe 1 : Les projets de circulation de la Ville de Paris et ses impacts sur notre territoire

### Réunion n°4 15/02/2016 - APUR – 17 Bvd Morland Paris

APUR : D Alba – Directrice APUR - AM Bourlon – Dir Adj APUR

Mme S Jankel chef de projet en charge de l'observatoire de quartiers de gares, des études thématique et d'études logements

Mme F Hanappe , chef de projet espace public, trame viaire

CESEL : A Rouet / M Even / C Eliaszewicz / P Saragoussi / A Chemel / Ph Alessandrini

#### 1 APUR:

L'Atelier Parisien d'URbanisme (APUR), association régie par la loi 1901, a été créé le 3 juillet 1967 par le Conseil de Paris.

Depuis le 1/02/2012, Dominique Alba dirige l'APUR composé d'environ 80 salariés et doté d'un budget de près de 9 M€/an.

L'APUR est composé de 20 adhérents (Ville de Paris, Etat, Région IDF, Département, CCI, Syndicats, Territoires, RATP, STIF....). GPSO est membre de l'APUR depuis fin 2015.

L'APUR a pour missions de documenter, analyser et développer des stratégies prospectives concernant les évolutions urbaines et sociétales. Il est avant tout :

- un outil au service des politiques publiques d'aménagement et de développement aux échelles parisiennes et métropolitaines ;
- un éclairer dans la mise en place de la métropole du Grand Paris autour des compétences de la métropole telles que définies dans le texte de la loi Maptam ;
- une plateforme d'échange, de diffusion et de construction communes auprès de tous les acteurs de Paris et de la métropole, syndicats techniques, établissements publics, collectivités et citoyens.

#### 2 Points remarquables de l'échange:

##### Constats:

- Les décisions de piétonisation des berges et réduction de circulation de la ville de Paris ne devraient pas avoir de conséquences négatives sur la mobilité bouloonnaise. C'est l'arrondissement du 16<sup>ième</sup> qui est en prise directe.
- Il n'y a pas de moyen prévu à ce jour pour contrôler l'usage de véhicules polluants dans Paris,
- L'Ouest parisien est très motorisé ce qui entraine une saturation du département 92,
- La gare de Rueil-Malmaison (parc vélo développé, accès piéton favorisé...) et Neuilly vélos sont des exemples intéressants qu'il faut s'inspirer,
- Les futurs travaux du Pont de Sèvres (gare GPE, échangeur, gare routière) vont nécessairement réduire la circulation naturellement en volume « pincement de la circulation »,
- La conduite du changement sur la réduction de l'utilisation des véhicules doit s'accompagner d'une offre de service diversifiée et en nombre,
- Ces questions de mobilité nécessite une réflexion globale s'appuyant sur de nombreux acteurs (Etat, Département, Paris, territoire, SGP, RATP, STIF ...) avec une vue à long terme.

L'APUR exprime son souhait d'être associé aux réflexions pilotées par notre ville sur l'accès aux berges des bouloonnais.

Recommandations/propositions APUR pour améliorer la mobilité de notre territoire :

- Conduire le changement des comportements des automobilistes en réduisant la place de la voiture en agglomération et en favorisant une offre de service alternative de qualité et en quantité (bus supplémentaire, TCSP, parc vélo, accès piéton privilégié...),
- Réaliser une enquête de destination afin d'analyser plus finement les transits dans Boulogne,
- Accélérer le développement du TCSP prévu sur l'Île Seguin,
- Initier les études sur des modes de transport innovant comme une liaison téléphérique Boulogne-Vélizy en surplombant la N118,
- Fluidifier la circulation sur la N118 en réservant une voie aux bus et en multipliant leur nombre,
- Augmenter le prix du stationnement pour les non-bouloonnais,
- Limiter le nombre de place de parking dans les nouveaux bâtiments tertiaires pour favoriser les déplacements en commun des salariés,
- Développer/accélérer le projet d'accès aux berges,
- S'inspirer d'exemples de mobilité réussies : Neuilly vélo ou la gare de Rueil-Malmaison,
- Bénéficier des grands travaux du Pont de sèvres (gare GPE, échangeur, gare routière...) pour modifier les comportements des automobilistes à long terme.

3 Documentation remise :

- o Présentation .ppt/Notes APUR, la trame viaire – phase 2 et 3 et cartes associées, Abécédaire tome 1 et 2.

Destinataires : Conseillers CESEL / Copies : C Frémigacci + G Sorman + JL Vergez

## Annexe 2 : Les projets de circulation de la Ville de Paris et ses impacts sur notre territoire

### Réunion n°5 07/03/2016 – SITER – 41 bd Thiers Boulogne-Billancourt

SITER : M Kimmel – Chef d’unité – Direction de la voirie

CESEL : D Desjonquères / G Blanchard / P Saragoussi / A Louvier / JY Cuny / Ph Alessandrini

#### 4 SITER :

L'objectif principal de SITER est d'optimiser les conditions de circulation sur la voirie du département des Hauts-de-Seine afin :

- de faciliter les déplacements au sein du département pour les résidents et les actifs ;
- de participer à la qualité de la vie locale par une gestion fine des échanges entre communes et quartiers ;
- d'améliorer la sécurité routière des automobilistes, mais également des deux-roues et des piétons en prenant en compte leur comportement dans les réglages des feux tricolores ;
- de réduire les nuisances sonores et la pollution atmosphérique par l'optimisation des réglages des feux tricolores de façon à réduire les arrêts et redémarrages.

Premier système complet de gestion du trafic urbain, SITER est organisé autour de 4 fonctions : la régulation centralisée, la vidéosurveillance du trafic routier pendant les heures ouvrables , l'information des usagers via les panneaux d'information dynamique (PID) implantés sur le réseau et la gestion technique centralisée permettant de connaître l'état de fonctionnement de tous les équipements et d'intervenir au plus vite lorsqu'un carrefour est en défaut (clignotant par exemple).

Situé 41, rue Thiers à Boulogne-Billancourt, il est le centre névralgique du système. Toutes les informations y sont rapatriées via le réseau de transmission sur les deux frontaux de communication et distribuées aux différentes stations de travail par réseau Ethernet.

Ce centre névralgique va quitter ses locaux implantés à Boulogne pour rejoindre Nanterre à partir de septembre 2016 Il faudra compter sur une vacance d'activité pendant le temps du transfert.

#### 5 Points remarquables de l'échange :

#### Constats :

- La circulation automobile dans le 92 est globalement saturée,
- Il existe un grand nombre de capteurs intégrés dans les principaux axes routiers qui permettent de mesurer le flux sans connaître cependant la nature exact (transit, dernier kilomètre...),
- Les dernières études détaillées ont démontré que le flux de véhicules utilisant la N118 est proche de 100 000 véhicules jours et qu'environ 80% de la circulation notamment sur l'axe allant du pont de Sèvres à la porte St Cloud est une circulation de transit,
- Lors de la période des grandes vacances, on estime à 15% la réduction en volume de la circulation automobile ce qui permet une bonne fluidité sur les différents axes,
- La fermeture des berges rive droite tel que proposé par Paris entrainera probablement une première période de 15 jours difficile pour la circulation sur les quais de Seine le temps que les automobilistes choisissent d'autres voies,
- La connaissance des impacts et conséquences de ce type de décisions nécessite de prendre des hypothèses qui peuvent toujours être sujettes à interrogation.
- La mise en place d'une mesure détaillée du flux avant et après ce type de décision constitue un bon moyen d'en analyser concrètement les conséquences /impact. En fonction des résultats, il devrait pouvoir être envisagé une réversibilité de la mesure ou sa validation définitive,

- Les travaux du Pont de Sèvres (gare GPE, gare routière...) ne débiteront pas avant 2017 après la fin des travaux de la RD7 côté Issy-Les-Moulineaux. Ces grands travaux sur plusieurs années vont nécessiter des réductions de circulation voire la fermeture d'axes majeurs. Il est nécessaire de mettre en place des mesures d'accompagnement importantes pour fluidifier autant que possible la circulation en particulier sur l'avenue du Général Leclerc,
- La limitation du stationnement voire sa suppression sur les axes de transit intérieurs à Boulogne accompagnée de la vidéo-verbalisation est un moyen efficace (REX Clichy et Rueil) pour fluidifier la circulation. A titre d'exemple, une voiture/camion qui s'arrête quelques minutes en double-file sur un axe majeur perturbe significativement la fluidité du trafic et il faut près de 20 minutes pour résorber cette difficulté.
- L'information trafic accessible aux conducteurs est également un outil important pour optimiser la mobilité quotidienne.

Destinataires : Conseillers CESEL

Copies : C Frémigacci + G Sorman + JL Vergez

## Annexe 3 : Les projets de circulation de la Ville de Paris- les grands travaux du Pont de Sèvres et ses impacts sur notre territoire

Réunion n°7 - 18/03/2016 - CG92 Nanterre

CG92 : PY Guice : Directeur Général Adjoint – Pôle Cadre de Vie et Aménagement Urbain,  
E Durandau : Directrice du Développement et de l'Aménagement,  
C Chemama : Directeur de la Voirie,

CESEL : C Eliascewicz / P Saragoussi / A Louvier / JY Cuny / Ph Alessandrini

### 6 CG 92 : la dynamique et le rayonnement de l'Ouest parisien

- › 1,6 million d'habitants avec plus de 37 % de cadres parmi les actifs,
- › 127 emplois pour 100 actifs résidents,
- › 930 000 touristes dans les principaux sites départementaux en 201 (+17% en un an),
- › AA/A-1+ : note attribuée par Standard & Poor's au Département, qualifiée de "Haute qualité",
- › 26% du parc de bureaux francilien,
- › 2 quartiers d'affaires mondiaux : La Défense et Val de Seine,
- › 45 % du territoire constitué d'espaces naturels,
- › 18 700 créations d'entreprises soit 13% de la métropole,
- › 1/3 des dépenses d'investissement en R&D privée de la Région.

### 7 Points remarquables de l'échange :

#### a. Fermeture rive droite :

- i. Le projet Parisien de fermeture des rives droites de la Seine – voie Georges Pompidou a fait l'objet d'une très faible concertation des villes/département/territoire concernés,
- ii. A l'origine du projet, la ville de Paris souhaitait « profiter » de Paris plage 2016 pour ne pas rouvrir cet axe de circulation. Les travaux identifiés à réaliser seront minimes,
- iii. Une étude de trafic a été présentée par Paris en août 2015 au CG92. Les impacts/conséquences sur notre territoire et en particulier Boulogne-Billancourt semblent minimes,
- iv. Ce type de projet nécessite une enquête publique. Le STIF doit également être sollicité via sa clause de compétence de mobilité. Ces processus juridiques ne sont pas engagés/achevés à ce jour ce qui pourrait compromettre la planification de Paris de fermer cet axe majeur après Paris-plage 2016,

#### b. Travaux GPE-échangeur-gare routière à Boulogne-Billancourt :

- Ces grands travaux ne commenceront qu'après la fin des aménagements de la RD7 côté Issy-Les-Moulineaux soit en 2018,
- Plusieurs scénarios ont été envisagés pour réaliser ces grands travaux (fermeture totale, partielle, réalisation d'un autopont). L'optimum technico-financier conclue à une fermeture totale de la RD1 entre le Pont de Sèvres et pont de Billancourt pendant une durée de 34 mois. Des déviations importantes seront mises en place dans la ville de Boulogne-Billancourt,
- A l'issue de ces grands travaux, la RD1 et les voies sur Berges pourront être réaménagés,
- Le choix de ce scénario s'appuie sur une étude d'impact et un modèle informatique de simulation de flux dont il serait intéressant que les conseillers du CESEL puissent avoir accès,

- La Société du Grand Paris, en concertation étroite avec GPSO et le CG92, dispose de l'ensemble des informations nécessaires sur la réalisation de la gare du GPE pouvant répondre à nos interrogations. Sa directrice, Mme Rivière, est le bon contact à solliciter par le CESEL,

8 Mise en perspective : comment améliorer la mobilité dans Boulogne-Billancourt ?

- i. Ces grands travaux du Pont de Sèvres vont « naturellement » réduire significativement le flux de circulation sur la RD1 pendant plusieurs années. Ne faut-il pas pérenniser ce pincement de la circulation à long terme afin de limiter/fluidifier la circulation dans Boulogne-Billancourt et en particulier sur les voies sur Berge ?
- ii. Vélizy (audition confirmée le 25/04) a réalisé récemment une étude sur une liaison téléphérique avec Boulogne. Ce nouveau mode de déplacement innovant est-il une solution alternative viable ?
- iii. La vidéo-verbalisation et la limitation stricte du stationnement sur l'avenue du Général Leclerc peuvent-elles permettre d'améliorer significativement et de façon pérenne la circulation sur cet axe majeur ?
- iv. L'augmentation du nombre et de fréquence des bus sur la N118 peut-elle permettre de fluidifier la circulation sur cette « autoroute » à l'entrée de notre ville ?

Toutes ces interrogations et réflexions doivent trouver des réponses dans une étude globale de mobilité autour de ce nœud routier important dont le pilotage revient nécessairement au CG92 et GPSO accompagné de nombreux acteurs à coordonner.

Documentations remises :

- o Etude de trafic sur la fermeture de la voie Georges Pompidou présentée par Paris en août 2015 (analyse macro et micro),
- o Etude d'impact et modèle informatique sur la fermeture de la RD1,
- o Plans-planification-schémas pouvant aider à la compréhension des grands travaux de la GPE à venir.

Destinataires : Conseillers CESEL

Copies : C Frémigacci + G Sorman + JL Vergez

## Annexe 4 : Les projets de circulation de la Ville de Paris- les grands travaux du Pont de Sèvres et ses impacts sur notre territoire

Réunion n°9 – 25/04/2016 – Mairie de Vélizy

VELIZY : Député-Maire M Thévenot / Maire Adjoint chargé des travaux, de l'aménagement urbain et du cadre de vie, M Hucheloup

CESEL : M Even / J Attal / P Saragoussi / A Louvier / JY Cuny / G Fourgous / Ph Alessandrini

Dans le cadre de solutions innovantes permettant d'optimiser la mobilité de Boulogne-Billancourt et plus globalement du territoire concerné, MM Thévenot et Hucheloup nous présentent les résultats de l'étude technico-financière menée en 2015 par leurs services sur la réalisation d'une liaison téléphérique entre Vélizy et Boulogne-Billancourt.

### 9 Quelques données sur la ville de VELIZY :

Vélizy-Villacoublay est une commune française située dans le département des Yvelines en région Île-de-France, à trois kilomètres à l'est de Versailles. Ville industrielle, accueillant de nombreux sièges sociaux d'entreprises, elle constitue la partie nord du pôle scientifique et technologique Paris-Saclay, en cours d'aménagement depuis 2010.

### Vélizy-Villacoublay



L'hôtel de ville.



Blason

#### Administration

<b>Pays</b>	 France
<b>Région</b>	Île-de-France
<b>Département</b>	Yvelines
<b>Arrondissement</b>	Versailles
<b>Canton</b>	Versailles-2
<b>Intercommunalité</b>	Communauté d'agglomération Versailles Grand Parc
<b>Maire</b>	Pascal Thévenot
<b>Mandat</b>	2014-2020
<b>Code postal</b>	78140
<b>Code commune</b>	78640

#### Démographie

<b>Gentilé</b>	Véliziens
<b>Population municipale</b>	20 997 hab. (2013)
<b>Densité</b>	2 351 hab./km <sup>2</sup>

#### Géographie

<b>Coordonnées</b>	 48° 47' 03" Nord 2° 11' 21" Est
<b>Altitude</b>	Min. 102 m – Max. 179 m
<b>Superficie</b>	8,93 km <sup>2</sup>

10 Points remarquables de l'échange :

i. Motivations de cette étude :

1. Avec près de 50 000 salariés dont 20% (soit 10 000) utilisant leur véhicule personnel pour venir travailler sur Vélizy, le développement du plateau de Saclay et la réalisation de la future ligne 18 du GPE confirment la nécessité de mettre en place des solutions de transports innovantes permettant d'optimiser la mobilité sur notre territoire,
2. La N118 est saturée (100 000 véhicules/jour mesuré au Pont de Sèvres) et la solution de dédier une voie de bus spécifiquement semble compliquée,
3. L'investissement nécessaire pour créer un kilomètre de transport public donne un avantage majeur aux solutions de transport par câbles. Cet avantage est déterminant lorsqu'il existe un dénivelé important comme c'est le cas entre le Pont de Sèvres et Vélizy,

ii. Principaux avantages de cette solution de transport par câbles :

1. POMA et DOPPLELMAYR sont les principaux constructeurs dans le monde de ce type de solutions par câbles qui tendent à se démocratiser compte tenu de :
  - a. leur facilité de mise en œuvre,
  - b. l'utilisation d'une énergie électrique « propre » et donc transport globalement non polluant,
  - c. la sécurité d'utilisation éprouvée dans des conditions extrêmes (REX téléphérique de New York et sports d'hiver),
  - d. d'un coût de maintenance faible,
  - e. d'une nuisance sonore quasi-nulle,
2. une récente transposition de la loi montagne appliquée à ce type de transports en environnement urbain incite de nombreuses collectivités à proposer/réfléchir à ce mode de transport public urbain innovant : Brest, Créteil et Toulouse qui vient d'initier un Appel d'Offre,
3. La création de parkings/plateformes à Vélizy et à Boulogne (réaménagement du parking de la sous-préfecture) pour permettre aux bouloonnais, aux parisiens, aux habitants d'Issy-les-Moulineaux et du nord du département de laisser leur voiture avant de prendre le "métro-câble" ainsi que les liaisons et services que ce moyen va favoriser en particulier l'accès aux équipements de l'Ile Seguin et à la base nautique,

- iii. Tracé /distance :
  - 1. L'étude de plusieurs tracés a permis d'identifier un optimum technico-financier qui permet à ce transport par câble de survoler très peu de bâtiments tout en privilégiant un tracé rectiligne pour éviter les ruptures de charges sur une distance d'environ 5500m,
  - 2. Une option est envisagée de prolonger cette liaison en traversant l'A86 pour toucher les salariés de PSA (environ 6000) et l'aérodrome de Vélizy (environ 4000),
  
- iv. Coût/capacité-fréquence-vitesse de transport :
  - 1. Le budget est estimé selon la technologie choisie :
    - a. Monocâble : environ 40 M€ pour un flux de 2600 passagers/heure,
    - b. Tricâbles : environ 100 M€ pour un flux de 8000 passagers/heure, solution privilégiée pour éviter une saturation à court terme. Les cabines permettent 25 places assises et 35 au total,
  - 2. La fréquence pourrait être une cabine toutes les 50s et une durée du trajet estimée à 17 minutes,
  
- v. Financement-planning prévisionnel :
  - 1. Le financement est inscrit au Contrat de Développement Territorial 2017. En tant que transport public interurbain, il serait porté par le STIF,
  - 2. Les études pourraient débuter en 2017 pour une durée de 2 ans (2019) et les travaux se finaliser en 2021,

L'ensemble des Maires des communes concernées ainsi que la Région IDF semblent favorables à la réalisation de ce nouveau mode de transport public urbain.

L'ensemble des conseillers du CESEL sont agréablement surpris de l'avancement de ce projet. Cette opportunité de disposer au pied du Pont de Sèvres d'un nouveau mode de transport public interurbain innovant, coïncidant avec l'ouverture de la nouvelle gare du Grand Paris Express en 2022, constitue indéniablement d'un nouvel atout qui valorisera notre territoire et optimisera sa mobilité.

#### 11 Documentations présentées :

- o Illustrations/photos-tracé du futur téléphérique,

Destinataires : Conseillers CESEL/Copies : C Frémigacci + G Sorman + JL Vergez

Annexe 5 : Les projets de circulation de la Ville de Paris- les grands travaux du Pont de Sèvres et ses impacts sur notre territoire

Réunion n°10 – 27/04/2016 – AIRPARIF Paris IV

AIRPARIF : M Bouvier – Directeur

CESEL : J Attal / G de Fontanges / A Louvier / Ph Alessandrini

12 Quelques informations sur AIRPARIF :

La surveillance de la qualité de l'air ambiant est assurée en France par des associations comme Airparif (type loi de 1901), chargées pour le compte de l'État et des pouvoirs publics, de la mise en œuvre des moyens de surveillance.

Créée en 1979, Airparif est agréée par le ministère de l'Environnement pour la surveillance de la qualité de l'air sur l'ensemble de l'Ile-de-France.

Les missions d'Airparif répondent notamment à des exigences réglementaires qui se déclinent en quatre fonctions :

- **Surveiller** la qualité de l'air grâce à un dispositif de mesure et à des outils de simulation informatique et contribuer ainsi à l'évaluation des risques sanitaires et des effets sur l'environnement et le bâti,
- **Inform**er les citoyens, les médias, les autorités et les décideurs :
  - en prévoyant et en diffusant chaque jour la qualité de l'air pour le jour même et le lendemain,
  - en participant au dispositif opérationnel d'alerte mis en place par les préfets d'Ile-de-France en cas d'épisode de pollution atmosphérique, notamment en prévoyant ces épisodes pour que des mesures de réduction des émissions puissent être mises en place par les autorités.
- **Comprendre** les phénomènes de pollution et **évaluer**, grâce à l'utilisation d'outils de modélisation, l'efficacité conjointe des stratégies proposées pour lutter contre la pollution atmosphérique et le changement climatique.

Quelques chiffres (données 2013) :

- Nombre de stations de mesure : 70 dont 52 automatiques,
- Nombre d'appareils de mesure : 140 appareils,
- Budget annuel : 7,1 Millions d'Euros,
- Personnel : 55 salariés (cinq au début des années 80, quinze au début des années 90, quarante en 2000),

### 13 Points remarquables de l'échange :

Air Paris s'occupe de la pollution sous 2 aspects : globale et locale.

Il faut en effet distinguer le problème global du réchauffement climatique (mesure du CO2 par des capteurs éloignés des pollutions locales (« stations de fond ») et l'étude des polluants dangereux pour la santé dont les 60 stations de mesure en IDF donnent une carte détaillée et permanente au niveau local.

- Les cartes détaillées d'Air Paris (maillage de 10 à 50m) permettant de localiser précisément les origines des divers polluants (trafic, chauffage, industries),
- 5 principaux polluants : les oxydes d'azote (surtout le NO2), les particules émises notamment par les Diesel, les hydrocarbures volatils type benzène (C6H6), le CO2 lui-même et l'ozone (O3). Réactions chimiques possibles entre les polluants,
- Air Paris alerte (par les Préfets) à l'occasion de pics de pollution (un épisode grave en mars 2014 nous est montré avec ses cartes journalières, et le déclenchement sans doute tardif de la circulation alternée (= diminution du trafic de 15 à 20 %) mais il est beaucoup plus crucial de lutter contre la pollution chronique, moins spectaculaire mais tout aussi dangereuse,
- Un partenariat capital : Météo-France : le vent est un élément positif dans le cas d'une cuvette de basse altitude.
  
- Quels sont les véhicules les plus polluants ?
  - o Pollutions d'ordre différent selon les moteurs, mais certains polluants réagissent entre eux ; les problèmes est donc très complexe,
  - o Efficacité réelle des interdictions des véhicules les plus âgés : globalement c'est une mesure positive : il vaut mieux enlever la part des véhicules les plus polluants plutôt que de trier par les plaques minéralogiques. Cette mesure d'interdiction pourrait être imitée par les communes de GPSO,
- Existe-t-il des équivalents chimiques au « mur anti-bruit » ?
  - o Seule une voie de circulation totalement enfermée dans un tunnel avec filtrage d'air peut protéger l'environnement immédiat,
- Le chantier de la Gare du Pont de Sèvres :
  - o Air Paris pense que le meilleur interlocuteur, y compris sur les pollutions du chantier est la SGP : il faudra l'interroger sur la nature du chantier (« ouvert » ou non ?),

- Rôle de la végétation : agréable, mais finalement assez peu efficace pour le filtrage des polluants,
  - o D'une manière générale, les végétaux « spontanés » profitent plutôt des émissions polluantes de la circulation, mais les cultures peuvent voir leur rendement diminués par certaines pollutions,
  - o Quant à la faune volante (oiseaux et insectes), elle est beaucoup plus menacée par l'agriculture que par les émissions de la circulation (exemples des ruches dans Paris),
- La vitesse optimum (pollution minimale) est de l'ordre de 70 km/h pour les voitures et 90 km/h pour les poids lourds,
- Autre constatation d'Air Parif : la circulation dans Paris intra-muros a diminué de 30% depuis une quinzaine d'années,
- La fermeture des berges ne devrait pas aggraver sensiblement la pollution dans Boulogne même,
- Par contre, on estime à 12000 environ le nombre de Boulonnais exposés à des taux de pollution dépassant les normes admises par l'OMS (essentiellement à proximité des axes à grande circulation),

Considérations sur l'avenir à moyen terme (10 à 15 ans) :

- Pour le véhicule urbain individuel, la notion d'usage remplacera peu à peu celle de propriété,
- L'évolution générale est de supprimer les axes à grande circulation dans les centres-ville : les conséquences en report de trafic doivent être étudiées : corrélation assez nette entre densité du trafic lent ou arrêté (bouchons) et pollution,
- Rôle bénéfique de certaines actions collectives (ex les SITCOM, chauffage urbain, beaucoup moins polluant que le chauffage individuel),
- Problèmes juridiques avec l'Europe : la France, comme d'autres pays (Belgique, Bulgarie) est menacée de condamnations importantes par la Cour de justice Européenne, pour non-respect de normes anti-pollution,

Air Parif peut mener des études d'impact à la demande des partenaires publics ou privés.

14 Documentations remises :

- o Présentation Aiparif .ppt et rapport d'activité 2015,
- o Questionnaire CESEL.

Destinataires : Conseillers CESEL / Copies : C Frémigacci + G Sorman + JL Vergez

**AIRPARIF**

L'Observatoire de l'air en Île-de-France

**La surveillance au service de la Santé  
et de l'Action**

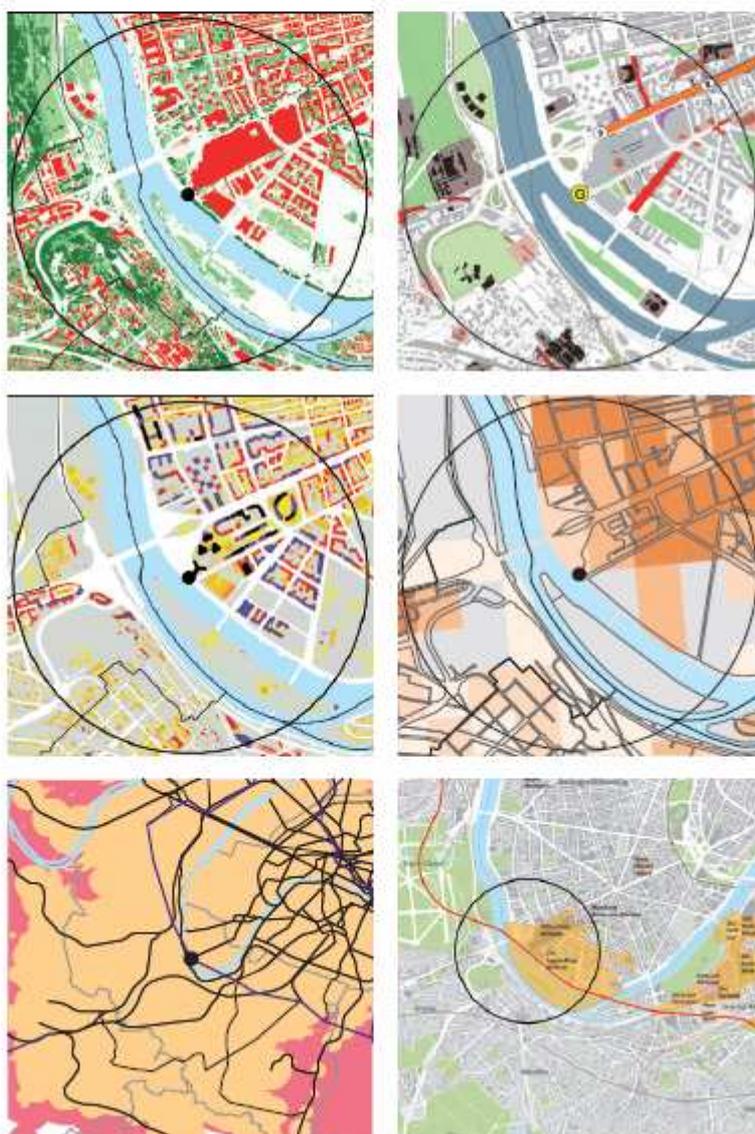
Frédéric BOUVIER – Directeur d'Airparif | 27-04-2016

**20**  
ans  
**LAURE**  
La sur l'air et l'utilisation  
rationnelle de l'énergie  
1996/2016



# Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris

## Monographie du quartier de gare Pont de Sèvres Ligne 15



AVRIL 2015



**VILLE DE BOULOGNE BILLANCOURT**  
Impact des mesures de restriction des  
Déplacements motorisés à Paris

Caractérisation des usages du pont de Sèvres  
dans le cadre des grands travaux (GPE, échangeurs  
RD7, ...)



**TECHNOLOGIES  
NOUVELLES**  
Ingénierie de la route et des déplacements

29/03/2016



**So Mobility : une nouvelle ambition  
pour mieux se déplacer en ville**

Fluidifier la circulation, diminuer la pollution de l'air en région parisienne



## **LIGNE 15 SUD GRAND PARIS EXPRESS**

# **Présentation de la gare du GPE « Pont de Sèvres »**

Réunion avec les conseillers du CESEL de Boulogne-Billancourt  
Mercredi 11 mai 2016

CONFIDENTIALITÉ **C1**

Ce document est la propriété de la Société du Grand Paris. Toute diffusion ou reproduction intégrale ou partielle faite sans l'autorisation préalable et écrite de la Société du Grand Paris est interdite.



lectivités, on trouve également de nombreuses données utiles à la conception de parcours de mobilité comme celles sur le stationnement, les parcs et jardins, l'accessibilité de la voirie ou les adresses des services publics...

### Des données encore incomplètes

Si de nombreuses données sur les transports sont désormais librement accessibles, des marges de progrès existent en termes de qualité. La terminologie est ainsi souvent variable d'un producteur de données à l'autre, la géolocalisation approximative et certaines données sont insuffisamment mises à jour. Un important travail de consolidation des données reste souvent nécessaire avant toute réutilisation. Les données ne sont par ailleurs pas toujours compatibles d'un système à l'autre. Enfin, pour gagner en précision, les calculateurs exigent des données contextuelles qui sont encore loin d'être toutes disponibles. La déclivité des voies sera par exemple très importante pour arbitrer entre le vélo, la marche et un moyen de locomotion motorisé. De même, les horaires des marchés indiquent des zones à éviter certains jours à certaines heures.

### Du calculateur à l'application mobile

Les calculateurs d'itinéraires ou services d'information multimodale (SIM), comme [www.via3ace.eu](http://www.via3ace.eu) en Alsace ou [www.destinéo.fr](http://www.destinéo.fr) en Pays-de-la-Loire, existent depuis plusieurs années. La plupart des SIM proposent du reste un « widget » pour intégrer graphiquement le calculateur à un n'importe quel site

## Gratuité et concurrence

Suivant les recommandations de la mission Jérand, la loi prévoit que la gratuité des données sera la règle avec une exception « à l'égard des utilisateurs de masse, justifiées par des coûts significatifs de mise à disposition ». Par ailleurs, cette même mission a fait valoir les risques de



### AVIS D'EXPERT

**Jean Seng**, chargé de mission information multimodale à l'Agence française pour l'information multimodale et la billetterie (AFIMB)

« L'AFIMB travaille depuis 2010 sur l'émergence de calculateurs d'itinéraires intégrant l'ensemble des moyens de transport à l'échelle nationale. Un impératif qui exige tout d'abord un accès à l'ensemble des données de mobilité. Avec la loi Macron, c'est désormais effectif même si le droit d'application doit encore préciser certains points, comme la nature des « services de mobilité » concernés par les obligations de mise à disposition des données. La qualité des données est ensuite essentielle et l'AFIMB élabore des référentiels en partenariat avec l'ensemble des acteurs de transport, comme celui sur

la nation d'arrêts de transports. Nous gérons aussi des logiciels open source, tels que « Chouette », pour faciliter l'échange de données interopérables et de qualité. Pour que des calculateurs locaux, régionaux ou nationaux émergent, il faut développer l'interopérabilité des systèmes d'information multimodale (SIM) et harmoniser les interfaces. Le projet API-SIM propose une interface de programmation (API) standardisée pour automatiser les échanges de données entre calculateurs. Une agglomération peut ainsi réutiliser les données issues d'un SIM pour les intégrer à sa propre application mobile. »

internet tiers. Beaucoup de villes ont cependant souhaité se doter de leur propre application pour offrir des services complémentaires (informations touristiques et culturelles, offre billetterie). On citera par exemple Girko à Besançon, StrasMap à Strasbourg ou encore Transilien en Ile-de-France. Optymod à Lyon et Smartmoov à Montpellier se distinguent par la prise en

### Référence

Article L. 1034 du Code des transports (loi Macron).

### En savoir +

• Rapport Jérand sur l'ouverture des données de transport : [www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/rapport\\_jerand.pdf](http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/rapport_jerand.pdf) (PDF, 6,8 Mo).  
• AFIMB : [www.developpement-durable.gouv.fr/Agence-francaise-pour-l.html](http://www.developpement-durable.gouv.fr/Agence-francaise-pour-l.html)

compte de millions de données (métés trafic...) permettant de fournir à l'utilisateur des informations prédictives sur l'évolution du trafic à une heure et ajuster en conséquence le parcours proposé.

### Applications mutualisées

Voici cinq ans, il fallait un budget de plusieurs centaines de milliers d'euros pour créer une application mobile multimodale. Désormais, il existe des solutions mutualisées qui permettent à de petites agglomérations de proposer de tels services. La Centrale d'achat du transport public a ainsi créé une application baptisée Scoop, déjà mise en œuvre par le Grand Troyes et le réseau TUB de Saint-Brieuc. C'est un calculateur d'itinéraire adaptable à l'offre de transports locale qui comprend aussi en option une billetterie dématérialisée sur smartphone. Recruté via sa filiale Kisto Digital, à son côté mit au point avec la société OpenDataSoft une offre intégrant un accompagnement de la collectivité dans sa démarche open data (animation, normalisation des données, portail...) et un service d'information voyageur utilisant des API et le calculateur d'itinéraire open source Navitia.

### Innovet

L'intérêt de l'open data est de permettre aux citoyens, entreprises, développeurs... de réutiliser les données pour créer de nouveaux services. C'est ainsi que des villes ont organisé des « hackathons » événements ouverts aux développeurs d'applications pour inventer à partir des données disponibles des services innovants. Il s'agit de faire émerger des applications ciblées ou complémentaires de celles de la collectivité et du gestionnaire des transports publics. À Nantes, une société a ainsi développé l'application Statophone qui géolocalise les parkings de la ville, fournit le nombre de places disponibles en temps réel et propose des itinéraires pour éviter les embouteilllements. À Rennes et Montpellier, l'application Handimap facilite le déplacement des personnes à mobilité réduite grâce à un calcul d'itinéraires prenant en compte l'accessibilité de la voirie.

Olivier DEVELIERE

## DOMAINE PUBLIC

# Réforme du stationnement : deux ans pour s'organiser !

La loi « Notre » [1] avait différé au 1<sup>er</sup> octobre 2016 l'application de la réforme du stationnement sur voirie mise en place par la loi Maptam. Le Premier ministre a pourtant annoncé, en octobre dernier, un nouveau report au 1<sup>er</sup> janvier 2018. Ces deux années supplémentaires ne seront pas de trop pour que les collectivités s'organisent...

Le régime du stationnement payant sur la voirie va totalement changer de nature à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2018: d'une organisation pénales identiques sur tout le territoire national, avec le paiement d'une amende forfaitaire de 17 euros pour les automobilistes ne s'acquittant pas de leur stationnement, le dispositif va passer à un système décentralisé et « dépenalisé », puisque le droit de stationner sera désormais acquitté au moyen d'une redevance d'occupation du domaine public.

### Un cadre désormais complet, mais complexe...

Le cadre législatif et réglementaire de ce fonctionnement, assez complexe [par créant un mécanisme de « forfait de post-fonctionnement » et de recours administratif préalable obligatoire, désormais identifié sous la délicate appellation de « Rapa »], est désormais connu.

Après la modification de l'article L.2333-87 du CGCT, via la loi « Maptam », différents décrets d'application sont en effet parus en 2015, dont celui du 20 mai 2015 [2]. Le texte précise, entre autres,



comment s'organisent les modalités d'information des conducteurs sur les conditions tarifaires applicables, les conditions de signalisation et d'assurément des agents, publics ou privés, appelés à établir les avis de paiement et quelles sont les règles qui doivent être respectées par les collectivités qui auront choisi de confier la collecte de la redevance à un tiers.

À bien pas douter, les questionnements juridiques et techniques relatifs à ce nouveau fonctionnement ne manqueront pas (gestion des contentieux à venir après les Rapa, estimés à quelques centaines de milliers ; conventionnement des collectivités concernées avec l'Agence nationale de traitement automatisé des infractions...).

Par ailleurs, cette réforme comporte des enjeux juridiques et politiques

certs, que les collectivités doivent avoir en tête dès aujourd'hui.

### Quel organe compétent ?

L'organisation du stationnement payant sur voirie doit être confiée à l'échelon local, à qui l'on confie également la prérogative de tarifier cette occupation domaniale. Oui, mais cet échelon local, qui est-ce ? Reportons-nous à la rédaction de l'article L.2333-87 du CGCT : « Sans préjudice de l'application des articles L.2213-2 et L.2513-14, le conseil municipal ou l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale ou du syndicat mixte compétent pour l'organisation des transports urbains, lorsqu'il y est autorisé par ses statuts ou par une délibération prise dans les conditions de majorité prévues au II de l'article L.5211-5, peut instituer une redevance



## Les 3 mesures à engager dès aujourd'hui

- 1 **Engager** l'élaboration d'un projet de mobilité partagée à l'échelle du territoire, dont découleront les éléments 2 et 3 ci après.
- 2 **Définir** les principes de la future politique tarifaire et de la répartition des recettes entre les acteurs concernés (communes, EPCL).
- 3 **Définir** les principes d'organisation de la future exploitation : mode de gestion et conséquences en matière de ressources humaines (organisation, transfert des contrats...).

de stationnement, compatible avec les dispositions du plan de déplacements urbains, s'il existe. Dans le cas où le domaine public concerné relève d'une autre collectivité, l'avis de cette dernière est requis. Si elle ne s'est pas prononcée dans un délai d'un mois à compter de sa saisine, cet avis est réputé favorable ».

L'organe compétent pour instituer la redevance est donc soit le conseil municipal de la commune d'assiette, soit l'assemblée délibérante de l'EPCL ou du syndicat mixte compétent pour l'organisation des transports urbains (dont les autorités organisatrices de la mobilité chargées des transports dits urbains, au sens des articles L.1231-1 et L.1231-2 du code des transports...). Il devra se coordonner le cas échéant, au regard des situations locales, avec :

- le maire de la commune, toujours titulaire du pouvoir de police en matière de stationnement ou le président de l'EPCL, si ce pouvoir a fait l'objet d'un transfert au bénéfice de ce dernier en application de l'article L.5211-9-2 du CGCT. Cette entité conservera en effet le pouvoir de réglementer le stationnement (lieux, jours et heures) ;

- si la voirie n'est pas communale, le gestionnaire de la voirie, qui rendra un avis dans un délai d'1 mois.

Donc, par exemple, les communautés urbaines, compétentes de plein droit sur toutes les voiries en application de L.5213-20 du CGCT ou les communautés d'agglomération à l'intérieur des zones d'activité

économiques (et toutes, puisque désormais cette compétence n'est plus soumise à la définition de l'intérêt communautaire...);

- la collectivité en charge du stationnement public sur les ouvrages autres que la voirie (parkings couverts, clas, etc.) : par exemple les communautés d'agglomération pour les parcs de stationnement qui ont été définies d'intérêt communautaire.

### L'éternel casse-tête de la tarification

Si la collectivité qui organise le stationnement payant décide de ne pas appliquer un tarif de redevance uniforme (ce qui devrait être la règle en pratique), elle devra mettre en place une grille tarifaire conforme aux règles combinées de l'article L.2333-67 précité et de la jurisprudence administrative, largement fixées par la célèbre décision *Denoyez et Charques* de 1974 (CE, section, 10 mai 1974, *Denoyez et Charques*, Rec. 274).

En application de l'article L.2333-67 du CGCT, le barème tarifaire pourra être modulé en fonction de :

- la durée du stationnement ;
- la surface occupée par le véhicule ;
- son impact sur la pollution atmosphérique ;
- la catégorie de résidents concernés.

Quant à la jurisprudence administrative, elle tolère les discriminations à condition que la différence de traitement soit appréciable objectivement et soit en rapport avec le service ou le domaine public concerné.

Par ailleurs, dans une dimension plus générale, il est certain que la tarification du stationnement en nappe, qui constitue un des outils de la politique de mobilité, devra s'articuler avec celle des parkings en ouvrage. L'exemple le plus significatif de ce point de vue est assurément celui des parkings situés à proximité des gares : comment imaginer, pour ces ouvrages, que leur tarification ne soit pas articulée finement avec celle du stationnement en voirie autour de l'ouvrage ?

### Mode de gestion : externaliser ou pas ?

Contrairement aux missions de réglementation du stationnement (contrôle et verbalisation du stationnement interdit, abusif, dangereux, etc.) qui continueront, après la réforme, de relever de la sphère pénale et ne seront toujours pas susceptibles d'être déléguées, le contrôle du paiement de la redevance va pouvoir, lui, être externalisé si la collectivité le souhaite (au même titre que d'autres missions comme l'exploitation technique du service par exemple).

Cette externalisation, qui prendra très probablement la forme d'un marché d'un service ou d'une délégation de service public (selon les critères de distinction habituels de la jurisprudence et en particulier le risque lié à l'exploitation), devra donc être anticipée, au regard des délais applicables à ce type de procédures. Il est donc important, pour les collectivités concernées par la réforme, de se projeter dès maintenant sur les changements à venir en 2018, sauf à faire le pari, risqué, d'un scénario politique de type « écolaxe », qui conduirait à un abandon du dispositif... ♦

Duïer Méliand

[1] Loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République.

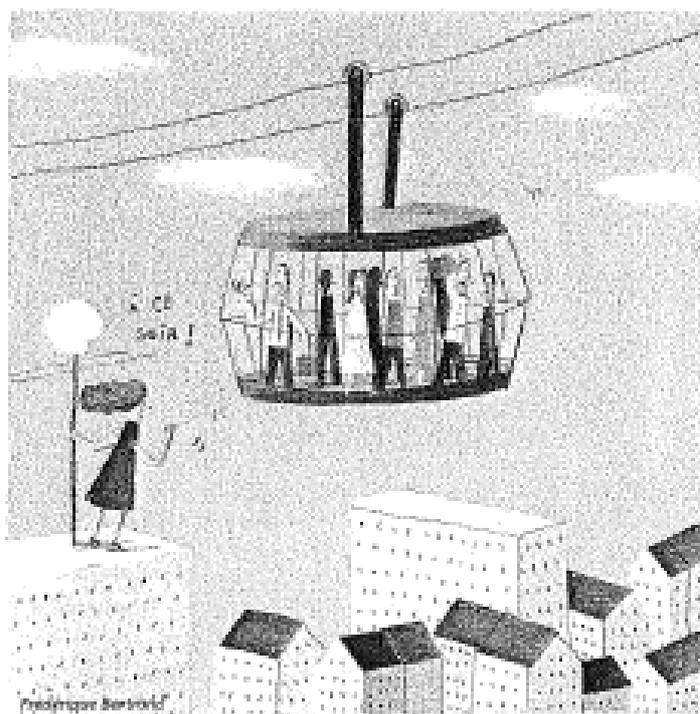
[2] Décret n° 218300R du 20 mai 2016 relatif à la répartition des cotisations de véhicules sur voies privées à l'article L.2333-67 du code général des collectivités territoriales.

PRATIQUES D'AVENIR

## Le transport aérien par câble arrive en ville

Dans l'imaginaire collectif, le transport par câble est cantonné aux stations de ski, aux zones touristiques. Finalement moins cher que des ponts ou des tramways, le téléphérique et ses homologues gagnent des parts de marché en ville. Les voilà qui débarquent dans une quinzaine de territoires urbains de l'Hexagone...

**B**rest sera la première ville à mettre en service un téléphérique urbain en France. Il permettra de franchir la Penfeld, un fleuve côtier. « C'était construire un téléphérique sur 400 mètres ou un pont, levant qui plus est, pour laisser passer les bateaux de la marine. Cet ouvrage aurait coûté une fortune », lance Victor Antonio, directeur de mission tramway-téléphérique à Brest Métropole. Le choix paraît évident... alors qu'il y a quelques années à peine, les ingénieurs du secteur transport étaient plus que sceptiques s'agissant de transport par câble en ville... L'État a, depuis, levé beaucoup de freins, les services « mobilité » des collectivités ont poché l'idée et ont multiplié les visites de terrain à l'étranger où des téléphériques desservent des milliers de citoyens... Une dizaine de projets de téléphériques sont désormais dans les starting-blocks, à Coléna, Toulouse, Grenoble, plusieurs en Ile-de-France, dont celui du Val-de-Seine (le Téléval), d'autres s'ajoutent à la liste... Le transport aérien par câble arrive comme à point nommé : les villes sont de plus en plus difficiles à traverser, saturées de coupures urbaines. Le téléphérique



« a décidé tout pour plaire : économie d'énergie et coût très compétitif. Mais, comme souvent, la nouveauté soulève, à juste titre, des questionnements.

### Vent, incendie, panne ?

« C'est le système de transport le plus sûr du monde, parce qu'il y a énormément de contrôle en conception. La période d'essai est assez longue puis la surveillance est ensuite continue » assure Victor Antonio. Le constructeur Poma est même très fier de souligner que « son » téléphérique de New York était le dernier transport à s'arrêter et le premier à reprendre lors de l'ouragan Katrina et de la tempête Xynthia... Le transport par câble ne

serait donc pas spécialement sensible au vent. « À 70 km/h, on ralentira et à 100 km/h, la limite autorisée, on s'arrêtera » annonce Victor Antonio. Autre situation à prévoir, si un bâtiment prend feu au sol. Il faut pouvoir évacuer le plus vite possible les télécabines. Dans la ville bratonne, c'est vite vu. Le téléphérique survole uniquement des bâtiments de l'Armée. Ceux-ci seront connectés au système de surveillance du téléphérique. « Alerté, on pourra ainsi évacuer la ligne aussi vite que possible... ». À Orléans, le téléphérique en préparation survolera 400 mètres de voies ferrées. La SNCF exige un niveau de sécurité très important. « En cas d'incident, il ne peut y avoir

d'intervention au-dessus des voies, les télécabines doivent pouvoir revenir toutes seules » déclare Claire Chappuis, chargée de mission à la direction de la Mobilité, à l'agglomération orléanaise. Enfin, histoire de rassurer les passagers en cas de panne, Brest a prévu un système de dialogue, à distance, avec les cabines (peuvent accueillir 60 personnes). La communication se fera depuis le poste commun avec les trams et des bus, à 5 kilomètres de là. « Ce système de communication ne devrait pas être imposé dans les petites cabines » annonce le directeur, très en courant : il fait partie d'un groupe de travail, réunissant l'État et le STRBdTG (Service technique des remontées mécaniques et des transports guidés) pour mettre au point une réglementation spécifique au transport par câble urbain.

### Riverains vigilants, voire réticents...

Le problème de survol des propriétés privées reste encore un point délicat, même si un décret récent (1) autorise désormais les télécabines à survoler moins haut qu'auparavant... « Il y a de vraies difficultés d'acceptabilité par les habitants... Plusieurs projets sont en difficulté parce que les riverains disent : je ne veux pas qu'on voit chez moi » relate Claire Chappuis. Les constructeurs vont devoir imaginer des solutions techniques pour ne pas voir dessous, tout en maintenant une bonne visibilité, pour les passagers, sur le panorama... Quid enfin de la valeur des biens immobiliers survolés ? Il faut s'attendre à quelques levées de boucliers. La réaction des habitants dépend aussi du contexte... Les administrés des communes du plateau du Vercors ont refusé le projet de téléphérique urbain de la métropole grenobloise, craignant une invasion des urbains... et une hausse de l'immobilier sur leur plateau, quand bien même le câble leur

facilitait l'accès « à la ville ». Le projet d'Orléans avance plutôt bien, il est vrai que seule une voie de tram et des voies ferrées de triage sont à survoler. « Ce n'est pas un simple sujet pour autant » prévient la chargée de projet. Les services de l'agglomération vont devoir tenir compte d'une contrainte importante : « pour intervenir sur le domaine de la SNCF, les des travaux, il faut faire des réservations deux ans à l'avance ». Pas de réticences, côté habitants... Durant la concertation, les seuls riverains, installés côté gare, se sont tout de même interrogés sur le bruit. « Il y aura très peu de bruit. Indique Claire Chappuis. Les moteurs du système seront même déportés à l'ouest... »

### Potentiel et coût

Sur le potentiel du transport par câble en France en milieu urbain, les avis sont partagés. Victor Antonio, lui, est conquis : « Les nouvelles lignes de tram ont beaucoup de mal à se financer... Il faut s'inspirer de villes qui ont beaucoup moins de sous, imaginatives comme Medellín ». Enthousiasme plus mesuré chez Charles-Éric Lemaigron, président de la communauté d'agglomération Orléans Val de Loire : « Si nous nous rendons compte que le télécabine, en cours de lancement, fonctionne bien, qu'il y a une appropriation... pourquoi ne pas reproduire l'expérience ». L'ingénieur spécialiste du logiciel de transports par câble, Nicolas Desoy, est lui aussi prudent : « C'est un moyen de transport complémentaire qui ne va ni tuer le bus, ni remplacer le tram... ».

Pour autant, Eiffage, Poma et la RATP, entre autres, travaillent, en tous les cas, main dans la main, sur un projet de R & D (2) d'une durée de trois ans. Le projet est soutenu financièrement par des collectivités et l'État. En jeu : « mieux adapter le transport par câble aux fortes contraintes urbaines, augmenter la vitesse maximale des

transports par câble au profit de la fluidité et de la capacité, et réussir l'intégration urbaine de l'infrastructure ». Selon l'avis de Cécile Clement-Wany, directrice d'études « Systèmes innovants et territoires spécifiques » au Cerema : « C'est surtout l'emprise au niveau de la station intermédiaire, qui est plus compliquée en milieu urbain, par rapport au tramway [...] Attention aux coûts, on attend toutefois que les premiers projets soient ».

### Désenclavement urbain

Prochainement livré, le téléphérique de Brest détiendra également le record de rapidité de mise en œuvre. L'idée est sortie en 2010. En 2012, le projet entrait dans la phase opérationnelle... La motivation était forte. La mise en place du téléphérique est déterminante pour l'attractivité du nouvel écoquartier des Capucins en construction (560 logements, 20 000 m<sup>2</sup> de développement économique, un cinéma, une médiathèque d'agglomération). Sans téléphérique, le quartier fonctionnait en cal-de-sec... À Orléans également, un fort enjeu de désenclavement urbain est à la clé... Ce transport par câble ouvre la gare à l'ouest, en la reliant à un nouveau quartier en devenir. La commande politique est d'ailleurs celle-ci : les premières livraisons d'immeubles doivent arriver fin 2018. Au 1<sup>er</sup> janvier 2018, le téléphérique urbain doit être en service. La construction de ce câble et le développement de ce quartier étant complètement liés, ils sont portés par la mission « Initiatives » de la communauté d'agglomération Orléans Val de Loire, accompagnée d'un maître d'ouvrage délégué pour le projet du téléphérique et de l'expertise de la direction de la Mobilité. ♦

Séverine Cottéleur

(1) Une loi de 2012 autorisait les téléphériques de survol à moins de 16 mètres des propriétés privées, à dérogation. Le décret est paru en décembre 2015.

(2) Projet, intitulé « DTG » pour « Développement transports et territoires et technologies guidés ».