

MAIRIE DE BOULOGNE-BILLANCOURT

CONSEIL ECONOMIQUE SOCIAL ET ENVIRONNEMENTAL LOCAL

Rapporteur Général : Guy Sorman

AVIS ET RAPPORTS

SECTION ÉCONOMIQUE

Assemblée Générale

2 décembre 2013

LE PARTAGE DE L'ESPACE PUBLIC

Ont participé : Emmanuel Bavière, Dominique Châtelet, Daniel Corfmat, Elisabeth Cremieu, Claude Eliazewicz, Claude Gasné, Marie-Aude Goumot, Chantal Lafont-Forestier, Pascale Lautecaze, Isabelle Rocourt, Christine Secouet, Pascal Cornu Thénard, Hélène Wiedemann

Président : Vincent Guibert

Rapporteur : Jean-Yves Cuny

PLAN DU RAPPORT

Notre démarche

Tentative de définition du partage de l'espace public

La situation à Boulogne Billancourt

Notre analyse sur les 4 sujets retenus :

- La circulation
- Le stationnement
- Les livraisons
- Les aménagements

Proposition d'une approche pour le futur

Annexes

Lettre de cadrage

Rapport du CESR relatif à la mise en œuvre du PDUIF

Notice descriptive du système SITER

Notice de présentation de Optimod'Lyon – Système d'optimisation de la mobilité urbaine.

NOTRE DEMARCHE

Suite à la lettre de cadrage adressée à Monsieur le Maire et à quelques réunions de réflexions, nous avons décidé de nous concentrer sur 4 points qui nous ont paru essentiels dans l'approche du sujet :

- la circulation et ses différentes composantes
- les problèmes liés au stationnement des véhicules
- la problématique des livraisons
- les aménagements porteurs de plus d'agréments pour les Boulonnais

En préambule nous tenons également à insister sur les faits suivants :

La vie est agréable à Boulogne et les dernières enquêtes de satisfaction (BBI de février 2013) ne font ressortir que 2 sujets de relatif mécontentement : la circulation et le stationnement.

De nombreuses réalisations ont déjà amélioré la situation sur les sujets abordés : l'aménagement de plusieurs axes de circulation (route de la Reine, avenue Pierre Grenier, avenue Morizet ,...) et de quelques places (place des écoles, place Solferino,...), de nombreux passages pour les cyclistes, de trottoirs.

Beaucoup de travail a été réalisé par les services municipaux et GPSO en particulier en direction des personnes à mobilité réduite : la mise aux normes de plusieurs axes principaux pour l'accessibilité aux handicapés (30 km de voirie), pour les arrêts de bus (70 arrêts de bus sur 148),...

Notre travail a consisté à sortir du « classique » et à proposer des suggestions pour l'avenir avec de fortes références à des technologies innovantes et à des propositions un peu « avancées ». Nous avons eu des contacts ou rencontré des associations de handicapés, le service handicapés de la Mairie, des villes comme Paris (place de la République et de la gare du nord), service de l'organisation des livraisons, Toulouse, Nice, Grenoble...

Nos recommandations font appel, en dehors de quelques idées originales, à des technologies modernes, voire futuristes, et au recours à une plus grande sévérité pour les usagers indéclicats ou non respectueux des différentes règles qui constituent la base de toute vie en commun.

Notre approche est progressive et propose de choisir quelques réalisations dans le but de tester leur efficacité et de préparer, par des actions de pédagogie préventive, les usagers à des réalisations plus importantes ou plus contraignantes.

TENTATIVE DE DEFINITION DU PARTAGE DE L'ESPACE PUBLIC

Un espace pour tous : au-delà de ce titre simple et rassembleur se cache une problématique complexe de partage de l'espace public. Partager peut signifier à la fois séparer et diviser aussi bien que rassembler et cohabiter. La cohabitation amène inévitablement des conflits qu'un seul aménagement des lieux ne peut généralement pas résoudre, car la cohabitation implique des règles, des comportements, du respect des règles et du respect des autres dont la multiplicité des actions et des acteurs ne peut se satisfaire par l'unicité d'une seule réponse possible. La problématique du partage de la voirie pour y cohabiter en sécurité au-delà des conflits d'usage est donc déjà extrêmement complexe.

Mais, au-delà de cette cohabitation et de ces conflits, le service rendu à la cité par la voirie est bien plus large que celui d'un simple support de déplacements. La voirie est aussi un support des réseaux techniques, un support d'activité économique, un vecteur d'image, un support de communication, un lieu culturel et ludique. On peut aussi considérer que voirie et espace public sont les « jardins » de la vie riveraine, éléments majeurs du patrimoine collectif.

Il y a donc lieu de mettre en chantier la conception d'une véritable doctrine de la voirie et de l'espace public, dont de nombreux éléments existent déjà, qu'il conviendrait de consolider dans un cadre conceptuel général. Cette démarche, par la réflexion qu'elle imposerait, aurait le mérite d'obliger chaque acteur à reconsidérer ses pratiques. Le processus a été engagé ici. Il est à poursuivre plus largement bien au-delà de la présente problématique.

Les finalités à rechercher ne peuvent être qu'ambitieuses et fortement liées à de nombreux thèmes similaires, objets d'autres réflexions et recherches en cours ou à venir, dans un processus continu de subsidiarité active.

La démarche sera donc lourde, lente, très complexe, mais elle s'avère indispensable pour l'ensemble des collectivités ayant à gérer l'espace public.

1 - Voirie et espace public

La voirie est un espace public destiné à relier les êtres humains et à leur apporter des biens et des services. La rue et la route ne se justifient que par les services qu'elles peuvent offrir à la collectivité, qui en définit les règles d'usage. Elles sont aujourd'hui beaucoup trop souvent une frontière qui sépare au lieu d'être un lien qui réunit.

La voirie et l'espace public sont paradoxalement des termes qui n'ont pas de définition juridique établie autrement que par une abondante jurisprudence.

La base de cette jurisprudence de l'espace public français est la notion d'inaliénabilité. Certains professionnels de l'urbanisme considèrent l'espace public comme l'ensemble des surfaces non bâties et non privatives. Cette définition leur permet d'englober sous un seul terme les places et voiries entre façades d'immeubles, les espaces verts et les parcs.

La notion d'espace public est encore plus confuse dans l'esprit du public, et il lui arrive souvent de confondre les espaces publics avec les places publiques ou les espaces verts. La première difficulté apparaît donc dès la définition des termes de voirie et d'espace public.

Il apparaît en conséquence nécessaire de définir clairement au plan juridique les notions de voie publique et d'espace public.

Trois tendances lourdes sont en outre à prendre en considération dans cette problématique de la voirie et de l'espace public, la multiplication des usages, la raréfaction de l'espace et le partage du temps. Ces trois tendances conduisent à rechercher une optimisation des usages.

L'usage de la voirie devient de plus en plus multiple avec l'apparition de nouveaux modes de vie, de déplacements, de transport et de distribution, tant en ville qu'à la campagne. De nouvelles voiries et de nouveaux espaces, de la cour urbaine aux aires piétonnes et aux pistes cyclables, ont permis d'apporter certaines réponses à ces nouveaux besoins d'usages.

L'espace public devient également une ressource rare. Bien gérer cet espace est devenu une condition impérative pour mettre en oeuvre les politiques de maîtrise de l'énergie, de sécurité, de démocratie, de citoyenneté, d'accessibilité équitable, de lutte contre les nuisances (dont le bruit), de réduction des émissions polluantes, de qualité de ville, de qualité de vie.

L'usage de l'espace varie en fonction du temps. Les ressources de l'espace doivent se gérer différemment selon les moments de la journée, de la semaine ou de l'année.

La nécessité d'optimiser l'usage des voiries, sur lesquelles l'automobile s'était taillé la part du lion dans le courant du 20ème siècle, génère aujourd'hui de nouveaux conflits d'utilisation, de partage et de cohabitation.

2 - Dysfonctionnements et conflits d'usage

Une première approche consiste à repérer de façon la plus exhaustive possible les dysfonctionnements, les conflits d'usage, à en analyser les causes et à prévoir leur évolution, notamment au regard des nouveaux modes de vie et de déplacement, ainsi que des nouveaux services de demain :

- Les conflits d'utilisations, liés aux multiples usages pratiqués sur voirie : circulations individuelles de transit, transports en commun, arrêts temporaires, stationnement, livraisons, déplacements scolaires, loisirs, commerce, dessertes locales, transport de marchandises, ramassage des ordures, implantation d'équipements et de mobiliers urbains ou ruraux, passages de canalisations et de réseaux techniques, tourisme, sport, etc....
- Les conflits d'usagers, liés à l'absence de respect mutuel entre usagers : piétons, cyclistes, patineurs, personnes handicapées ou à mobilité réduite, automobilistes, motocyclistes, camionneurs, etc. Ces conflits, de plus en plus fréquents sur les voiries traditionnelles encombrées, risquent de s'étendre aux usagers des nouvelles voiries, telles que les voies calmes ou les voies vertes, avec l'apparition de nouveaux modes de déplacements touristiques allant de la trottinette aux quadricycles familiaux.
- Les conflits de modes, souvent entre véhicules d'intérêt public (transports en commun, véhicules d'urgence, véhicules d'intervention, véhicules d'exploitation et d'entretien, taxis,...) et véhicules individuels, mais aussi entre modes rapides et modes lents ou semi-lents, entre modes motorisés et modes non motorisés

ou semi-motorisés, entre modes traditionnels et modes alternatifs, ... ; ces conflits classiques entre modes se voient aggravés par l'arrivée de nouveaux modes émergents de transport ou de déplacement : patins, planches électriques, patinettes, patinettes électriques, vélos électriques, engins individuels pliables servant aux liaisons terminales entre domicile, transports en commun et lieu de travail, véhicules de livraison en porte à porte, quads, 4x4 urbains, petits véhicules urbains, vélos – taxis, auxquels s'ajoutent la multitude de véhicules légers semi-lents que l'on rencontre déjà en grand nombre dans les régions touristiques, les villes suisses ou les trottoirs nord américains...

- Les conflits de services, posent le problème du service par rapport à l'infrastructure : par exemple, une offre supplémentaire de bus, notamment de bus cadencés (toutes les 5 ou 10 minutes), nécessite un nouveau partage des voies, mais trouver un équilibre harmonieux dans tous les services ne peut se concevoir que dans un équilibre global ; restreindre la circulation automobile nécessite d'accroître les possibilités de livraisons ou de dépose – minute ; cette question des services nécessite une gestion commune de l'espace public liée aux services correspondants par des opérateurs différents.

3 - Séparation ou cohabitation ?

Une deuxième approche consiste à déterminer les critères clefs permettant de regrouper ou séparer usagers, utilisations, modes ou services.

Quels sont les facteurs clés pour faire cohabiter des usagers sur une même voirie ? Quels sont les impératifs de sécurité qui nécessitent une séparation des flux et des usages ? Trois impératifs nécessitant la séparation sont universellement connus :

- Les différences de vitesse : un cycliste ou un tracteur agricole sur une voie rapide sont des causes quasi certaines d'accident, sans parler d'un véhicule arrêté sur une autoroute.
- Les différences de vulnérabilité : la vie d'un écolier à vélo ou à pied est bien fragile face à une semi-remorque.
- Les différences de débit : un motocycliste isolé dans un flot continu de voitures n'est pas à l'aise, mais qu'en est-il d'un automobiliste isolé dans un flot continu de motos?

Réduire ces différences, c'est faciliter la cohabitation et l'optimisation de l'usage des voiries, sous réserve d'un réajustement culturel : en France, certains impératifs de sécurité nécessitent par exemple la séparation des cyclistes et des voitures au-delà de certaines vitesses et de certains débits. A vitesses et débits semblables, cyclistes et voitures sont intégrés sur la même chaussée aux Pays-Bas, mais le vélo est profondément ancré dans la culture et les réflexes des conducteurs de ce pays. La question de la séparation et de la cohabitation doit également être débattue pour les nouveaux réseaux viaires, tels que les voies vertes, et les nouveaux véhicules lents ou semi-lents (6 – 20 km/h ; 15 – 30 km/h ; 30 – 50 km/h).

Les principes du développement durable ainsi que les lois françaises sur l'accessibilité imposent d'assurer l'accessibilité aux déplacements et aux services pour l'ensemble des êtres humains, notamment pour ceux ayant une limitation physique, cognitive ou financière. Sont notamment concernés les retraités, les personnes âgées, les personnes transportant des charges ou des bagages, les femmes enceintes, les personnes accompagnées d'enfants, les personnes handicapées ou à mobilité réduite, les handicapés mentaux, les

enfants, les jeunes, les chômeurs, les personnes disposant de revenus modestes, les personnes habitant des secteurs mal desservis, soit pratiquement chacun d'entre nous à un moment ou l'autre de sa vie.

Faire cohabiter l'ensemble des usagers concernés dans un respect mutuel demeure donc encore un défi majeur à relever malgré tous les efforts accomplis depuis plus de 30 ans. Et c'est actuellement dans le périurbain que les enjeux de cohabitation sont les plus forts.

4 - Obstacles et blocages

Une troisième approche consiste à examiner comment surmonter les obstacles au partage de la voirie et à la cohabitation des usagers et des services sur l'espace public. Ces obstacles sont nombreux, mais trois d'entre eux sont particulièrement préoccupants : les obstacles culturels, les obstacles techniques et les obstacles juridiques.

- Les obstacles culturels se rencontrent à la fois chez les usagers individuels et à l'intérieur des services collectifs en charge de l'aménagement et de la gestion de l'espace public. Les blocages culturels formant obstacle à une prise de conscience proviennent à la fois des mentalités des différents publics, des comportements des divers usagers, des pratiques des administrations. « Le modèle dominant de « l'homme actif pressé en voiture ne dépendant de personne », si valorisé au 20ème siècle au point d'être adopté ou envié par toutes les catégories sociales, les femmes, les enfants, les seniors, finira-t-il par être définitivement contesté ? ». Les blocages sont encore nombreux au sein de l'État, des diverses collectivités, des concepteurs, des organismes gestionnaires, des réseaux professionnels et même des écoles où l'accessibilité à tous fait rarement l'objet d'un enseignement aux métiers d'architecte, d'urbaniste, d'ingénieur, de technicien, de gestionnaire.

Cette première catégorie d'obstacle, d'ordre culturel, appelle également des réponses de même nature, c'est-à-dire de pédagogie préventive vis-à-vis des habitants en général et des usagers en particulier. On ne change pas les comportements en appuyant sur un bouton ! Tout progrès dans le domaine qui nous préoccupe ne pourra se faire que dans le cadre d'un processus de concertation et de dialogue avec tous les acteurs (y compris et peut-être même surtout dans les écoles), faute de quoi les mécanismes d'incompréhension et de rejet réduiront à néant les efforts entrepris.

- Les obstacles techniques nécessitent de passer de techniques de conception et des règles de sécurité modales à des techniques de conception et des règles de sécurité multimodales. De nombreux guides techniques ont été réalisés pour la prise en compte d'usagers spécifiques (cyclistes, personnes à mobilité réduite, non voyants, etc.), mais ces règles techniques manquent parfois de coordination et peuvent même être contradictoires : l'implantation de mobilier urbain, en particulier publicitaire, ou de poubelles antiterroristes se fait souvent au détriment des itinéraires piétons, la mise en place de potelets métalliques pour empêcher physiquement le stationnement illicite est contradictoire avec les règles de réduction des obstacles pour faciliter le déplacement des personnes à mobilité réduite ou des non-voyants, les passages pour fauteuils roulants sont souvent trop étroits pour les poussettes à jumeaux. Faudra-t-il encore diviser la chaussée pour faire passer des patineurs, alors que de nombreux usagers se déplacent à la même vitesse ? (en Italie on expérimente des trottoirs divisés entre modes lents et rapides). Que deviennent tous ces aménagements techniques dans les lieux d'échanges, que ce soit dans les carrefours ou les points d'arrêts intermodaux, où l'accès piétonnier demeure souvent le parent pauvre ?

- Les obstacles juridiques découlent de nombreuses règles obsolètes du code de la voirie routière et du code de la route, qui traitent notamment automobilistes et cyclistes sur un même plan au regard des sanctions. L'incorporation des nouveaux usages, des nouveaux modes de déplacement (y compris ceux de demain), des nouveaux services, des nouvelles infrastructures telles que les voies vertes et les pistes cyclables sans assise juridique actuelle et des nouvelles règles financières liées aux opérateurs nécessite un diagnostic juridique des lois et règlements pour proposer les modifications nécessaires au code de la voirie routière et au code de la route afin de satisfaire aux objectifs d'accessibilité et de développement durables définis par la collectivité.

Surmonter ces problèmes pour rendre la voirie accessible à tous en dépassant les conflits d'usage est l'enjeu principal de la qualité des villes et des territoires. Aucun usager, aucun mode ancien ou nouveau, aucun usage, aucun territoire du très urbain au très rural n'est à écarter.

Une solution originale, née en Belgique il y a quelques années, consiste à mettre en place, en complément du réglementaire code de la route, un code de la rue fondé sur 3 idées principales :

- respect mutuel de tous les usagers de la voie publique,
- renforcement de la sécurité par une signalisation claire, des règles de circulation et de stationnement spécifiques et adaptées à la mutualisation des usages,
- prise en compte des exigences environnementales par le développement et l'encouragement des modes de circulation douce.

Et ce thème doit continuer à être un axe fort des recherches à poursuivre et des politiques à instaurer pour l'avenir.

LA SITUATION A BOULOGNE-BILLANCOURT

Notre ville possède en héritage le fait d'être issue d'une forêt servant aux chasses à courre royales ce qui donne aujourd'hui, un urbanisme possédant un ensemble de voies convergentes vers la place Marcel Sembat, la place Rhin et Danube la place Denfert Rochereau.... donc un cadastre formé de terrains dont beaucoup sont en pointe, en forme de parallélépipèdes non réguliers, ce qui donne une architecture assez complexe avec des immeubles en retrait puis à l'alignement ou des façades en escalier (avenue Victor Hugo) ou en pyramide.

A part l'architecture des années 30, quelques quartiers, quelques rues dont la rue Jean Jaurès et maintenant la grande place, la ville de Boulogne ne possède que trop peu d'espaces où l'on se sent bien, ou l'on aime vraiment marcher, glaner prendre un verre en terrasse comme on le fait si bien à Paris en regardant avec plaisir l'environnement.

Notre ville occupe un territoire très borné en particulier par la boucle de la Seine, elle est proche de Paris et sert de point de passage régulier pour ceux qui viennent de la plus grande banlieue pour aller travailler à Paris ou en revenir.

Elle est le passage presque obligé pour gagner, à partir de Paris, deux grandes autoroutes.

Autre caractéristique de Boulogne, une très bonne desserte en matière de transports en commun (bus et métros) mais pas de possibilité de zone de transfert (un parking qui permettrait aux personnes de passage vers Paris de laisser leur véhicules, voiture ou camion, aux portes de notre ville ou de celles de nos voisins et d'utiliser ensuite les transports en commun pour soulager la circulation.

Quand on parle d'espace public on parle d'espace physique contraint (et même de plus en plus contraint compte tenu de la croissance de la densité urbaine) que les habitants se partagent. Habitants permanents ou de circonstance, qui peuvent être tour à tour piétons (chalands, personnes âgées, enfants,...) avec ou sans trottinette, poussette, patins à roulettes, automobilistes (résidents,, salariés, de passage, traversants), motards, cyclistes (touristes ou boulonnais, sportifs), usagers des transports en commun, commerçants, parents d'élève, touristes, riverains, enfants se rendant à l'école, au collège, personnes en situation de handicap, prestataires de service, poids lourds traversants, ambulances, livraisons, autres services, chantiers, déménagement) ,... On parle donc de déplacement, de mobilité, de mouvement pour les personnes qui vivent là et/ou qui y travaillent mais l'espace public ne doit pas être réduit à cela c'est aussi un espace de rencontre, de pause, d'échange, de détente pour tous, quel que soit l'âge le statut et la capacité physique. Dans un contexte présent fortement marqué par les exigences en termes de développement durable l'espace public doit donc être adapté à tous les besoins et doit répondre à cette double exigence (espace de mobilité et espace de vie) tout en conservant une dimension humaine et en offrant un cadre de vie agréable, de qualité sain et respectueux de l'environnement.

La ville de Boulogne se caractérise aussi par un dynamisme commercial et artisanal, de nombreux bureaux, des axes routiers majeurs traversant la ville de part en part pour accéder à Paris et en partir, des espaces verts

importants, une densité importante de population avec, comme ailleurs une bonne dose d'égoïsme et d'incivisme, une architecture mêlant un urbanisme historique et de nouveaux quartiers.

Dans ce cadre contraint l'espace public doit être vivant, c'est un lieu de vie et aussi donner envie d'y passer du temps, donner envie de s'y déplacer et pour cela il doit répondre à des critères architecturaux, à une logique d'ensemble qui permette de se repérer facilement et de se sentir bien. Mais pour concevoir un espace public de qualité, il faut pouvoir améliorer l'architecture des bâtiments qui y sont accolés.

A cet égard le rôle de la ville est double. Il est de garantir à tous ce droit d'accès à un tel espace public et de mettre en place une répartition des usages durable et équitable entre tous les habitants de la commune, tout en établissant un certain nombre de règles qui garantissent un optimum global pour l'utilisation de l'espace public dans le respect de chacun. Mais il est également de s'engager dans l'implémentation d'un espace public de qualité en harmonie avec ce qui l'entoure et cela dans une vision long terme cohérente avec les changements de notre société (vieillesse de la population, accès aux nouvelles technologies). Cela passe donc par une vision long terme durable et partagée par les habitants sur la conception/reconception des rues, des places et une révision éventuelle de l'architecture environnante, l'organisation de la circulation mobile et immobile (stationnement), l'aménagement urbain, l'organisation de la ville (partition/concentration).

Mais dans un premier temps le rôle de la ville est de traiter les dysfonctionnements flagrants qui perturbent la vie de nos concitoyens par des solutions de qualité, le moins coûteuses possibles dans le délai le plus court.

Notre travail a donc été

- En tenant compte des travaux et rapports précédents, de relever un certain nombre de ces dysfonctionnements qui nous paraissent importants de traiter pour améliorer l'espace de vie des citoyens de Boulogne
- puis de proposer quelques pistes pour y apporter une solution en nous référant à des bonnes pratiques existantes.
- de nous projeter sur du moyen terme en s'inspirant de ce que nous avons pu relever, dans d'autres villes européennes ou près de chez nous dans les réalisations ou les projets de la ville de Paris, ou dans d'autres villes françaises. Ces propositions intègrent à la fois une vision prospective d'un nouvel urbanisme de la ville et des opportunités que nous offrent les nouvelles technologies.

Il est important d'intégrer nos réalisations dans le PDUIF, projet au porté par la région qui deviendra un cadre obligatoire et dont nous donnons les grandes lignes ci-après et qui sera complété en annexe par l'un des derniers rapports sur ce sujet.

L'enjeu principal du PDU (celui du PDUIF repris par Boulogne-Billancourt) est de promouvoir une mobilité durable, économe de déplacements automobiles, qui s'appuie sur le concept de « ville intense » et qui contribue au dynamisme et au rayonnement des collectivités.

Les grands objectifs du PDU reprennent les obligations fixées par la loi en les adaptant au contexte local :

- 1) une politique de déplacements qui contribue au dynamisme et au rayonnement
- 2) un développement urbain équilibré
- 3) un droit à la mobilité pour tous
- 4) une accessibilité qui favorise les modes de déplacements les moins polluants
- 5) un espace public partagé et de qualité
- 6) des ambitions fortes pour l'environnement et la santé publique

Les plans de déplacements urbains (PDU) sont inscrits de façon réglementaire dans le code des transports depuis la Loi LAURE et portent de façon générale sur :

- 1° L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements, notamment en définissant un partage modal équilibré de la voirie pour chacune des différentes catégories d'usagers et en mettant en place un observatoire des accidents impliquant au moins un piéton ou un cycliste ;
- 2° La diminution du trafic automobile ;
- 3° Le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement économes et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pied ;
- 4° L'aménagement et l'exploitation du réseau principal de voirie d'agglomération y compris les infrastructures routières nationales et départementales, afin de rendre plus efficace son usage, notamment en l'affectant aux différents modes de transport et en favorisant la mise en oeuvre d'actions d'information sur la circulation ;
- 5° L'organisation du stationnement sur voirie et dans les parcs publics de stationnement, et notamment les zones dans lesquelles la durée maximale de stationnement doit être réglementée, les zones de stationnement payant, les emplacements réservés aux personnes handicapées ou à mobilité réduite, la politique de tarification à établir, en relation avec la politique de l'usage de la voirie, en matière de stationnement sur voirie et en matière de parcs publics, la localisation des parcs de rabattement à proximité des gares ou aux entrées de villes, les modalités particulières de stationnement et d'arrêt des véhicules de transport public, des taxis et des véhicules de livraison de marchandises, les mesures spécifiques susceptibles d'être prises pour certaines catégories d'usagers, et tendant notamment à favoriser le stationnement des résidents ;
- 6° Le transport et la livraison des marchandises tout en rationalisant les conditions d'approvisionnement de l'agglomération afin de maintenir les activités commerciales et artisanales. Il prévoit la mise en cohérence des horaires de livraison et des poids et dimensions des véhicules de livraison au sein du périmètre des transports urbains. Il prend en compte les besoins en surfaces nécessaires au bon fonctionnement des livraisons afin notamment de limiter la congestion des voies et aires de stationnement. Il propose une réponse adaptée à l'utilisation des infrastructures logistiques existantes, notamment celles situées sur les voies de pénétration autres que routières et précise la localisation des infrastructures à venir, dans une perspective d'offre multimodale ;
- 7° L'encouragement pour les entreprises et les collectivités publiques à établir un plan de mobilité et à favoriser le transport de leur personnel, notamment par l'utilisation des transports en commun et du covoiturage;
- 8° La mise en place d'une tarification et d'une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements, incluant sur option le stationnement, favorisant l'utilisation des transports en commun

NOTRE ANALYSE SUR LES 4 SUJETS RETENUS

LA CIRCULATION

Le point à Boulogne

Le réseau comporte quelques grands axes traversants dont la gestion dépend d'autorités diverses, Etat, département, ville :



Les avenues Jean-Baptiste Clément et Charles de Gaulle
le boulevard Jean Jaurès
La Route de la Reine (et les voies parallèles rues de Paris et du Château)
L'avenue André Morizet et le boulevard de la République
l'avenue Pierre Grenier
L'avenue du Général Leclerc, Edouard Vaillant et rue Galliéni

qui supportent la majorité de la circulation en particulier de la circulation traversante.

Il comporte également les entrées/sorties les plus utilisées de la ville, carrefour des Anciens Combattants, place Rhin et Danube, les 4 ponts sur la Seine, Billancourt, Issy, Sèvres et Saint-Cloud



Ainsi que quelques lieux de fort passage, place Marcel Sembat et des voies sur berge qui enserrant la ville.

En complément un réseau dense de rues et avenues plus étroites dont l'utilisation est locale, touristique ou commerçante et un nouveau quartier, le trapèze sur lequel il est encore prématuré de porter un diagnostic et pour lequel plusieurs rapports du CESEL ont été produits.

Les dysfonctionnements

Le réseau des grands axes et des entrées de ville ainsi que les lieux de fort passage sont souvent saturés le matin et le soir lors des entrées et des sorties des bureaux (boulonnais ou parisiens et d'autres banlieues).

Ce phénomène se répète lors des sorties de week-end (jeudi ou vendredi soir) et particulièrement lors des sorties de vacances ou de ponts.

Un autre phénomène est à souligner, le manque de respect du code de la route (passage au feu rouge, avancée sur un carrefour encombré, stationnement en double file ...) et des autres usagers (non respect des priorités, des passages piétons, des usagers âgés, handicapés,...).

A noter aussi de nombreuses pistes cyclables plus ou moins bien respectées et un maillage étroit mais discontinu de passages et circuits piétons (voir le travail de nos collègues d'une autre section du CESEL).

Des solutions

Concernant le trafic automobile la mise en œuvre de systèmes dits de Trafic Management (Thalès ou IBM) permet de fluidifier le trafic dans les grandes villes de 2 manières : par la régulation de la temporisation des feux en fonction du trafic et par la mise à disposition auprès du public des informations trafic. La ville de Lyon est en cours de développement d'un système OPTIMOD avec IBM qui lui a permis de fluidifier son trafic et de baisser de 20% les temps de déplacement.

Tout d'abord les informations fournies par un certain nombre de capteurs (feux, chaussée) et de caméras permettent de réguler la temporisation des feux par l'intermédiaire d'un centre de contrôle en particulier lorsque des accidents interviennent ou des livraisons illicites sur la voirie.

Enfin ce système de trafic management se complète par la mise à disposition pour le public (en B2C) des données de trafic via des applications qui sont capables d'alerter les conducteurs des difficultés en prévisionnel pour l'heure à venir et de leur proposer des itinéraires alternatifs.

Le département des Hauts de Seine a mis en place un système, SITER, nous en décrivons les principes en annexe, mais il faut bien reconnaître qu'il est difficile d'en mesurer les effets et même la réalité tant cet outil est discret.

Informers les usagers des problèmes (embouteillages, travaux,...) et des risques (contravention, retard, détournements, blocage des feux,...) après les avoir informés par des panneaux en entrée de ville ou à proximité des zones potentielles d'embouteillage.

Mettre en place des solutions qui peuvent prendre en compte le temps, par exemple régulation du trafic, modification du nombre de voies disponibles,... Les problèmes et les recommandations aux usagers ne sont pas les mêmes le matin, la journée, le soir, la nuit, en semaine ou en week-end, l'été ou l'hiver.

Développer progressivement (pour habituer les usagers a priori réticents et tenter de modifier les comportements) les moyens de ralentissement et de partage des zones de circulation afin de démontrer que cela ne ralentit quasiment pas le débit de circulation et améliore la facilité de circulation de l'ensemble des usagers.

Notons que cela a déjà été réalisé sur certains axes par exemple Route de la Reine ou avenue Pierre Grenier.

Une autre dimension est à prendre en compte, Boulogne n'est pas sur une île déserte et dépend beaucoup pour la circulation des ses voisins, Paris mais aussi Saint-Cloud et Issy les Moulineaux ou Sèvres.

La question de la fluidité des grands axes et des entrées sorties de ville est à envisager conjointement avec eux.

Cette problématique a été étudiée dans le cadre de GPSO, mais, compte tenu de la disparition programmée des intercommunalités de la petite couronne (2016), elle devra nécessairement l'être demain dans celui du Grand Paris.

Nos recommandations

Prendre en compte le temps pour l'ensemble de la problématique circulation.

Multiplier progressivement les zones à vitesses réduites (30, 20, zones de partage).

Multiplier les zones piétonnes (temporaires ou définitives) pour l'agrément, le commerce et le tourisme avec des possibilités de stationnement de proximité.

Favoriser le développement de l'utilisation partagée du véhicule automobile : Autolib, autopartage (sites municipaux ou particuliers), synergie stations RATP, gares, automobile.

Doter Boulogne d'un code de la rue, c'est-à-dire passer progressivement du tout automobile à un usage apaisé, sécurisé et partagé en donnant la priorité aux piétons de toute nature pas exclusivement sur les zones de partage.

Etudier les divers systèmes intelligents (prise de données, caméra, information des usagers, itinéraires de détournement) disponibles et rencontrer les villes en cours d'étude ou de mise en place.

Faire preuve d'une sévérité accrue pour les indisciplines en particulier pour les automobilistes et renforcer la présence policière aux carrefours particulièrement fréquentés lors des départs en week-ends et vacances.

Coordonner certaines actions avec nos voisins.

LE STATIONNEMENT

La situation à Boulogne

12775 places de stationnement dont 245 places pour handicapés.

Des parcs souterrains publics peu occupés car la tarification par rapport au stationnement en surface et au « risque » de contravention ne présente que peu d'avantage, d'où un stationnement quelque peu anarchique en voirie.

De nombreuses places réservées pour les livraisons, les dépôts de fonds et globalement peu occupées ou toutes occupées au même moment ce qui provoque des stationnements en double voire triple file et perturbe la circulation.

De nombreux trottoirs et autres endroits occupés par des motos (qui ne paient rien pour leur parking...).

Boulogne sert également un peu de zone de parking pour les automobilistes qui vont à Paris et se garent avant de prendre les transports en commun.

Des cartes de résidents en très (trop ?) grand nombre.

Les dysfonctionnements

La gestion des places de stationnement fait partie des grandes préoccupations des villes en France pour deux raisons : un pourcentage très faible des personnes stationnées paient leur stationnement à hauteur de l'occupation de la voirie consommée (le chiffre de 10% sur l'Ile de France et de 20% sur le reste de la France a été cité par le sénateur Nègre dans son rapport de 2011 sur le stationnement) et comme il est difficile de trouver des places de stationnement libres, la recherche de places de stationnement se traduit par un flux de véhicules supplémentaire à la recherche d'une place ce qui occasionne congestion en ville et pollution de l'air (le Sénateur Nègre cite un chiffre de 30% de trafic supplémentaire occasionné par la recherche d'une place non disponible).

Mais cela fait aussi partie des principales préoccupations des conducteurs de voiture pour qui la recherche d'une place de stationnement représente une perte de temps et une surconsommation de carburant.

Des places difficiles à trouver en particulier en soirée et dans certains quartiers.

Des voitures munies d'une carte de résident et qui dépasse largement les durées de stationnement tolérables (voitures ventouses).

Une multiplication des stationnements « sauvages » en fonction de la rareté des places, du faible montant des amendes et du faible risque de se faire verbaliser (peu d'ASVP et des « tournées » facilement prévisibles.

Un stationnement anarchique, non payant et particulièrement gênant des deux-roues de toute nature.

Des solutions

Des solutions existent désormais comme celles proposées conjointement par Orange Business Services et Streetline qui permettent :

- Aux villes de mieux connaître les lieux où l'espace public de la voirie est consommé sans paiement.
- Aux conducteurs de savoir où des places libres sont disponibles.

Orange décrit cette nouvelle technologie de la façon suivante : « Streetline apporte le meilleur de ses solutions de gestion intelligente du parking, pour la première fois en France. Ces dernières s'appuient sur un système de capteurs permettant de détecter la présence de véhicules sur des places de stationnement en voirie ou dans les parcs hors voirie, et ainsi identifier et signaler les places disponibles au système de gestion des données. Les automobilistes repèrent les places via une application mobile qui fournit un guidage vocal vers les places de stationnement les plus proches ainsi que des informations complémentaires de type horaires, tarification et règles de stationnement en vigueur. Au-delà de la réduction de la congestion et de l'amélioration de la qualité de services pour les usagers, Streetline propose également une solution dédiée aux agents de la ville pour leur permettre de gérer et d'analyser l'usage des zones de stationnement en temps réel ».

« Orange Business Services est en charge de la commercialisation et du déploiement de la solution et assure l'assistance auprès des villes et des gestionnaires de parking. Orange Business Services fournit la connectivité qui permet aux capteurs de signaler les places disponibles à la plateforme de gestion. Les villes bénéficieront ainsi d'une solution et d'un service tout en un comprenant la solution technique, le service et la connectivité ».

Plusieurs villes vont implémenter cette solution dès 2014.

La ville de Nice vient de lancer Nice Park avec des horodateurs intelligents qui permettent aux automobilistes de connaître la disponibilité des places de parking via une application smartphone et de payer par le même moyen. La ville ambitionne ainsi de réduire les émissions de CO2 du trafic routier de 30 à 60% dans les zones concernées. Une démonstration sur le même principe est faite à Issy les Moulineaux avec l'application Park Sense. Nous pouvons proposer de faire une démonstration sur ce principe dans un quartier à forte demande de stationnement pour juger de l'opportunité de l'étendre. Nous souhaiterions échanger avec Issy les Moulineaux sur les conclusions de leur démonstrateur.

Une autre possibilité est l'utilisation de certains parkings d'entreprises pour stationner en soirée et la nuit. On remarque en début de soirée une saturation des stationnements qui amène les conducteurs de voitures individuelles à circuler à la recherche d'une place occasionnant de la congestion et des émissions de polluants atmosphériques. Les Allemands ont mis en place des systèmes permettant aux entreprises volontaires de louer tout ou partie de leurs places de stationnement à des particuliers pour la soirée et la nuit. Des systèmes de réservation par smartphone pourraient être mis en place et centralisés par la mairie.

Un tel système existe déjà pour les particuliers avec l'application PARKADOM qui permet aux particuliers qui disposent d'un parking qu'ils n'utilisent pas dans la journée car prenant sa voiture pour travailler, de le louer jusqu'à son retour. Et toutes les formules sont possibles: la location peut se faire pour quelques heures, en semaine, le week-end... Il suffit de remplir un calendrier, le paiement se fait par le site. On pourrait

imaginer étendre ce système aux entreprises pour le stationnement en soirée. L'idéal serait de réaliser un pilote dans un quartier avec une forte demande pour le stationnement.

Ces deux exemples illustratifs de solutions d'avenir appellent cependant à ce qu'une attention toute particulière soit apportée aux problèmes potentiels de responsabilité (civile et/ou pénale) partagée entre des acteurs occupant les mêmes espaces dans des temps différents, problèmes qui peuvent sans doute se résoudre par le recours à des assurances spécifiques. Autre difficulté : la question de la sécurisation des lieux, qu'il s'agisse de parkings accessoires à des habitations, ou à des immeubles de bureaux. Dans les deux cas, il faudra pouvoir apporter aux copropriétés ou aux entreprises, des garanties sur l'« étanchéité » de l'usage du stationnement par rapport aux espaces d'habitation ou de travail.

Nos recommandations

Multiplier les ASVP en charge de verbaliser les contrevenants aux règles de stationnement, augmenter le montant des amendes dans certaines circonstances particulièrement dérangeantes pour les autres usagers et gérer leurs circuits de travail de façon moins facile à prévoir.

Une solution alternative, ou plus vraisemblablement complémentaire à la multiplication des ASVP, pourrait être recherchée dans le développement des techniques de vidéoverbalisation, auxquelles on a de plus en plus souvent recours dans les modes de gestion de l'espace public.

Prendre contact avec des villes en cours de mise en place des solutions nouvelles afin de voir la solution la plus adaptée à notre ville.

Mettre en place de systèmes d'informations pour connaître la disponibilité des places de parking voire pour réserver des places et mutualiser les zones réservées (dépôt de fonds, livraisons, dépôts de fonds).

Passer des conventions d'usage avec les commerces ou associations de commerçants et les Banques pour définir les heures d'utilisation des espaces réservés et les ouvrir au stationnement libre en dehors de ces horaires.

Etudier et tester la mutualisation de parkings privés (particuliers, entreprises) dans des zones limitées et en fonction du temps en maîtrisant les problèmes de responsabilité juridique et de sécurisation des lieux.

Utiliser les composantes « stationnement » des systèmes de régulation du trafic proposés dans le chapitre précédent. Cela permettrait en outre de mieux cibler les zones en défaut de paiement (écart entre recettes et disponibilités réelles des places) et donc de mieux cibler le passage des ASVP, donc d'augmenter les recettes de la ville.

Utiliser le nouveau système d'information de Vinci Park ParkCap pour aider à redéfinir la tarification en voirie dans le cadre de la mise en œuvre de la dépenalisation/décentralisation du stationnement voté par l'Assemblée en juillet 2013).

Règlementer le stationnement des deux-roues.

LES LIVRAISONS

La situation à Boulogne

Boulogne a une forte activité commerciale et de nombreuses entreprises y travaillent.

Ceci entraîne une forte activité de livraison de produits plus ou moins encombrants allant des produits vendus en super-marché aux livraisons de voitures chez les nombreux concessionnaires, en passant par les véhicules de chantier ou de déménagement.

De nombreuses zones de livraison limitent le stationnement et leur usage n'est pas optimisé.

Les dysfonctionnements

Blocage des rues

Rue de Sèvres : Tous les matins 2 ou 3 véhicules de livraison stationnent en double file alors que cette rue est un lieu de passage pour des bus (ligne 471,...).



Rue du Château : idem alors que la ligne 52 doit assurer une fréquence de passage, le bus et les voitures doivent slalomer entre des camions de livraison et un P8 partiellement rempli (voire 2) qui livre la concession Fiat.



Avenue maréchal Leclerc : la livraison de véhicules à la concession Toyota le jeudi matin se fait par un P8 (porte 8 voitures) qui stationne sur une des 2 voies de l'avenue créant un encombrement majeur sur cette avenue de la porte de Saint Cloud à la place Marcel Sembat. Idem au niveau de la concession Porsche près du pont de sèvres.



Et parce que la ville de Paris a mis en place des normes environnementales sur les camions de livraisons, ceux qui ne peuvent plus circuler dans Paris car trop polluants ou trop volumineux, continuent à le faire en petite couronne lorsque cela est compatible avec les tournées.

Les mêmes blocages sont constatés devant les centres commerciaux du boulevard Jean Jaurès, de l'avenue Jean-Baptiste Clément et de façon générale sur tous les grands axes de circulation et en particulier le matin aux heures de grandes circulations.

Les livraisons en nocturne ne peuvent apporter qu'une solution très partielle en fonction des nuisances sonores qu'elles engendrent.

Des solutions

Livraisons urbaines : Nous proposons de reprendre quelques projets retenus par la ville de Paris dans sa nouvelle charte en faveur d'une logistique urbaine durable : interdiction de certains formats de véhicule dans certains quartiers et à certaines heures, programme de développement d'espaces logistiques dans les parkings concédés ou au sein des patrimoines des bailleurs sociaux, déploiement d'un réseau de bornes électriques et places de livraisons dédiées ; réservation de places de livraisons pour des durées limitées ; développement d'espaces de livraisons accessibles 24h/24 (comme à la gare du Nord).

Mettre en place comme à Paris une charte des livraisons urbaines sur GPSO ; en effet l'expérience de la mairie de Paris montre que cela apporte de réelles améliorations pour la sérénité à la fois des citoyens qui utilisent leur voiture et des professionnels : compléter par les conclusions de la mairie de Paris.

Nous proposerions en particulier les points suivants :

- Pas de livraisons en P8 dans Boulogne voire GPSO mais utilisations comme à Paris de P4 et dans les horaires « creux de la journée » uniquement cf dysfonctionnements avec les P8
- Des zones multimodales pour la livraison sur les rues où passent les bus RATP. Ces zones seraient réservées préférentiellement à la livraison sur une plage horaire (éventuellement réservable), ou à de la dépose minute et le reste de la journée pourrait être utilisée pour le stationnement tel qu'actuellement de façon à réduire le stationnement en double file qui pénalise les transports en communs.
- Imiter la ville de Paris qui veut créer des zones mixtes livraison/recharge pour Véhicules électriques en profitant de la subvention à l'installation des infrastructures de charge proposée aux villes par l'Ademe. A terme ces zones pourraient même préférentiellement être allouées aux véhicules de livraisons électriques ce qui permettrait à la ville d'améliorer la qualité de l'air.
- Un système de réservation des places de livraison avec contrôle et amende

Si un système de trafic management est implémenté sur GPSO voire sur le Grand Paris lui adjoindre comme à Lyon une application professionnelle d'organisation des tournées à la journée et en dynamique (cf § précédent et annexe 5 sur les fonctionnalités d'Optimod à Lyon).

Focaliser les actions sur les voies où passent des lignes de bus.

Sur ces axes et en attendant des mesures plus performantes basées sur des systèmes ITS, rajouter des places de livraison ciblées sur les commerces/entreprises mais limiter la durée d'occupation dans le temps. Pour cela les équiper de capteurs permettant de vérifier qu'elles se libèrent régulièrement. Ces places pourraient être aussi équipées de bornes de recharges électriques alors qu'un financement public national permet pour le moment de le faire à moindre frais. On pourrait en conséquence laisser l'occupation de ces places à la disposition des véhicules électriques particuliers en soirée. Les heures d'occupation mixtes étant à préciser en fonction des besoins.

Mais aussi sur les grandes artères, par exemple avenue du Maréchal Leclerc où un P8 (camion à double ponts de transport de 8 véhicules) parvient à bloquer toute la circulation dans le sens Paris vers pont de Sèvres. La Mairie de Paris a interdit tout accès aux P8 en centre ville depuis 2011. Seuls les P4 peuvent livrer et cela pour une durée limitée car des solutions de livraisons par barge sont envisagées sur le long terme. Nous proposons donc de s'aligner sur la ville de Paris, compte tenu de l'occupation partielle des P8 et des mesures prises par la ville de Paris pour lutter contre la congestion et la pollution de l'air. Par ailleurs comme à Paris des horaires de livraisons hors heures de pointe seraient à respecter.

Compte tenu de l'importance des « frontières » fluviales de Boulogne, la Seine pourrait être également regardée comme un moyen de « pacifier » les livraisons sur la ville par le recours à ses berges (moyennant aménagements...) pour déchargement et approvisionnement de marchandises avec points de livraison dits du dernier kilomètre assurés par des véhicules légers.

Cette action peut être complétée par la mise à disposition d'applications professionnelles pour la livraison comme à Lyon avec Optimod (voir annexe 4) qui permettent :

- de réguler a priori les flux de livraison en ville en empêchant que plusieurs livraisons soient concomitantes ou en décalant les horaires de livraison à proximité d'écoles, collèges
- de recalculer les itinéraires de livraison lorsque le centre de trafic alerte sur une difficulté. Ainsi les camions de livraison ne viennent pas se rajouter aux embouteillages existants.

Nos recommandations

Mise en place un groupe de concertation entre les parties prenantes : la ville, les principaux « livreurs » et les clients (artisans, commerces, centres commerciaux).

Interdiction de certains véhicules en certains lieux et à certaines heures en particulier les véhicules les plus polluants et les plus encombrants. Dans un premier temps privilégier les voies utilisées par les transports en commun pour fluidifier le trafic.

Rédaction et implémentation d'une charte de livraison négociée comme Paris et sévérité accrue pour les contrevenants.

Gestion automatisée des places de livraison et des autres stationnements.

Réflexion sur l'implantation de zones de redistribution avec redistribution par petits véhicules non polluants et sur l'usage de la Seine pour une réponse plus globale aux besoins en termes de livraison et de transport de marchandise.

LES AMENAGEMENTS

La situation à Boulogne

On voit apparaître trois tendances dans l'usage de l'espace public voirie qui nécessitent un aménagement de cet espace afin de mieux prendre en compte les besoins et souhaits souvent contradictoires de tous les usagers :

- La multiplication des usages (circulations individuelles par mode routier, piéton, trottinette, circulations collectives par bus, livraisons, stationnement licites ou illicites, terrasse restaurants, lieux de jeux, ramassage des ordures, travaux sur voirie, chantiers BTP...).
- La raréfaction de l'espace qui engendre une demande supérieure à l'offre et en fait une ressource rare, sans pour autant posséder un indicateur à l'exception du temps perdu dans des encombrements.
- Une allocation différente dans le temps (jour, semaine, année par exemple pour le stationnement).

Ces tendances obligent à une optimisation des usages au juste nécessaire et de façon durable c'est-à-dire dans un souci d'équité économique (un signal prix cohérent avec la réalité pour la collectivité doit être exigé), sociale (l'accessibilité, la non ségrégation doit être efficiente), environnementale (les impacts des usages de la voirie sur la qualité de l'air, le bruit, les émissions de CO2 doivent être prises en compte).

Un mobilier urbain très hétérogène et marqué par différentes époques.

Notre ville est agréable à vivre (voir les enquêtes d'opinion...et le prix du mètre carré) et elle dispose de nombreux atouts :

Architectures typiques (années 30, immeubles Pouillon,..)

Beaux immeubles décorés (balcons, céramiques,...)

Boutiques et commerces attirants

Larges trottoirs en général sécurisés

Traversées piétonnes sécurisées et adaptées aux personnes à mobilité réduite

Pistes cyclables et des zones 30 à vitesse limitée

Arrêts de bus aménagés

Zones qui ont été conçues et aménagées pour notre plaisir ou qui pourraient l'être davantage :

Les Menus, la place du théâtre

Le trapèze, l'île Seguin

Le quartier du point du jour (Pouillon)

La grand Place et le quartier de la Mairie

Les bords de Seine

Beaucoup a été fait par les différentes municipalités qui se sont succédées depuis plusieurs dizaines d'années, mais il reste et restera toujours beaucoup à faire.

Les dysfonctionnements

Les composantes touristiques de Boulogne ne sont pas assez mises en valeur et identifiées (musées, monuments, immeubles, voies, circuits, ...).

De plus nous ne savons pas et nous n'avons pas l'habitude de « regarder » notre environnement et d'en profiter, il faut développer cette connaissance de notre ville et sa formalisation par des circuits (section environnement du CESE) des panneaux.

Les dysfonctionnements sont aussi liés aux usagers eux-mêmes et à l'absence de respect des autres usagers, quelques exemples : trottoirs utilisés pour le stationnement de mobylettes, ou couverts de déchets, stationnements illicites sur le trottoir, empêchant le passage des poussettes, des personnes à mobilité réduite.

Nous manquons de lieux propices à passer du temps ensemble dans un environnement agréable (terrasses de café, squares, zones de promenade,...

La notion d'esthétique n'est pas forcément partagée par tous mais elle doit être soumise à la réflexion de spécialistes et « vendue » aux usagers dans le cadre d'une participation des habitants aux choix esthétiques qui regrouperait la majorité d'entre eux.

Des solutions

Apprendre la ville, son histoire les étapes de son développement social, architectural ou industriel, éventuellement en proposant des bornes interactives qui pourraient aussi être équipées de WIFI et/ou des applications pour smartphones avec de la réalité augmentée. Il serait, par exemple, intéressant de charger de mission le Conseil Municipal des jeunes d'élaborer un document retraçant cette histoire à destination des écoles.

Créer des zones piétonnes éventuellement temporaires et surtout des zones dites de partage (zone partagée sans distinction ni séparation par tous les usagers, automobiles, piétons de toute sorte, vélo, bus,...) sans priorité particulière et à très faible vitesse. C'est ce qui a été réalisé avec succès à Londres sur quelques lieux emblématiques.

Ces créations ne sont pas forcément comprises et acceptées par les usagers, automobilistes, bien sûr, mais aussi riverains, commerçants.

Il est donc conseillé de montrer l'intérêt de ces aménagements à petite échelle et progressivement (ne pas commencer par la place Marcel Sembat mais par une place plus modeste par exemple).

Il s'agit de rendre la ville plus agréable à vivre, à regarder et à apprendre à la regarder et à utiliser les ressources en qualité de vie.

Plusieurs endroits seraient à aménager comme on gère un projet avec des objectifs précis en collaboration avec les habitants, les commerçants et tous les autres usagers et en prenant en compte l'accessibilité,

l'esthétique, l'écologie ; il sera aussi nécessaire de sortir des habitudes et des idées classiques comme la primauté de l'automobile.

Améliorer et moderniser la signalétique touristique.

Promouvoir les itinéraires conçus par l'autre section du CESEL.

Nos recommandations

(cf power point en annexe 5)

Généralités :

- * Mixité des lieux
- * Uniformité des sols par un matériau unique et suppression des trottoirs
- * Présenter la place ou la rue comme un « salon urbain » avec :
 - Taille des arbres
 - Éclairage ponctuel des éléments de façade
 - Concentration des activités sur la place
 - Arrêt des parkings au droit des immeubles
- * Inventer les séparations entre voitures et espaces piétons
 - Quille, piquets, totem genre sculptures, mat
 - Arbres, bacs à plantes
 - Mobilier urbain, banc, poubelles
 - Accessoires type boîtes aux lettres, panneau d'information

Place Fessart :

- * Place très homogène en gabarit d'immeuble
- * Place peu passante
- * Mixité des occupations, habitants, bureaux, commerces
 - Il est souhaité :
 - La conservation de quelques places de parking
 - L'élargissement de l'Espace attribué au restaurant existant en concentrant les tables extérieures sur la place et non sur les rues adjacentes
 - La création d'un sol pavé avec dessin régulier

Rue Escudier :

- * Rue dense en commerces de 4 à 11 mètres de façade de boutique
- * Trois marchés par semaine avec déjà des zones réservées qu'aux piétons
 - Il est souhaité :
 - La création d'une rue piétonne allant de la place des écoles à la rue d'Aguesseau avec une rupture avenue Jean Jaurès par le passage surélevé et les matériaux de la rue piétonne
 - La récréation d'un gabarit de rue plus urbaine en élevant, à l'alignement quelques boutiques « en dur » sur l'espace réservé au marché non couvert
 - La plantation d'arbres taillés d'un côté

Place du Théâtre :

* Théâtre possédant une façade bien ordonnée face à l'avenue Jean-Baptiste Clément elle-même en biais

*Présence de nombreux restaurants dont certains sans espaces extérieurs

Il est souhaité :

- Donner du recul par rapport au théâtre avec la création d'un théâtre de plein air pour animation du 21 juin, 14 juillet, expressions scolaires etc...

- Donner des espaces extérieurs aux deux restaurants de l'angle

Place Jules Guesdes :

* Trop grand espace central inoccupé

* Circulation dense à certaines heures

* Présence future d'un lycée à qui il faut donner une place dans cet espace

Il est souhaité :

- Favoriser l'implantation de commerces ouverts, remplaçant les bureaux ou activités fermées en rez-de-chaussée

- Ouvrir le lycée sur la place par un accès souterrain

- Élargir l'espace extérieur et ouvrir le restaurant d'angle rue Jules Guesdes

- Aménager la langue de terrain entre la place et le parc

- Supprimer toutes les places de parking sur la place

L'avenir en guise de conclusion

Il faut définir les grands axes de développement de Boulogne et préciser ce que nous voulons faire de notre ville.

Il faudra ensuite faire valider ou proposer nos options à l'ensemble des habitants et des résidents ou des usagers.

Un important travail de formation, de conduite du changement et d'information devra être mené afin d'inscrire les réalisations dans une perspective claire, partagée par le plus grand nombre.

Des sanctions devront être proposées pour les contrevenants qui souvent font qu'un très petit nombre dégrade la qualité de vie de la grande majorité.

Les diverses réalisations que nous proposons devront être gérées comme des projets clairement identifiés.

Nous pensons également qu'il faut sortir des habitudes et du convenu et utiliser les techniques modernes des systèmes d'informations et de communication.

En un mot (celui du Président) il faut rendre l'espace public aux citoyens.

ANNEXES

Annexes 1 : Lettre de cadrage

Conseil Économique, Social et Environnemental Local
Le Président Délégué

Le 17 décembre 2012

Note à l'attention de Pierre-Christophe Baguet

Maire, Président de la Communauté d'agglomération Grand Paris Seine Ouest

Objet : Travaux de la section « Économique ». Note de Cadrage

La section Économique retient, dans le but d'améliorer le cadre et la qualité de vie des usagers, le thème du partage du domaine public.

Dans le prolongement du PDUIF révisé récemment il s'agit notamment d'examiner les différents modes de déplacement en ville, leur fréquence et parallèlement de réfléchir aux vitesses de circulation.

Dans le détail :

- construire une ville plus favorable aux déplacements à pied, à vélo et en transports en commun
- rendre les transports collectifs attractifs
- promouvoir les modes actifs (marche et vélo)
- agir sur les conditions d'usage des modes individuels
- rendre accessible l'ensemble de la chaîne des déplacements
- rationaliser les flux de marchandises et favoriser l'usage de la voie d'eau et du train
- faire des Franciliens des acteurs responsables de leurs déplacements
- d'analyser, à partir de l'existant, la situation à Boulogne Billancourt et de suggérer de possibles améliorations tant à court terme qu'à plus long terme.

Nous travaillerons sur le terrain pour constater la situation actuelle proposée aux divers usagers en « apprenant » notre ville :

- qu'entendons-nous par domaine public ?
- qui sont les différents usagers de notre domaine public ?
- que sont les solutions actuellement proposées ?
- quels sont les points forts et les points faibles ?

Nous rencontrerons les partenaires de la ville dans ce domaine, GPSO, Conseil Général, organismes portuaires, RATP, commerçants, afficheurs, associations, occupants des bureaux,...

Nous étudierons les bonnes pratiques en région parisienne, en France et à l'étranger

Nous produirons une analyse critique de la situation actuelle et nous proposerons des actions rapides et peu coûteuses, des suggestions à plus long terme et des propositions plus « utopiques » imaginant des solutions futuristes.

Notre travail se fera en collaboration avec la section environnement du CESEL, avec les équipes municipales, avec GPSO et nos autres voisins dont Paris par exemple, et toutes les collectivités territoriales concernées.

Guy SORMAN

Annexe 2 : Rapport du CESR (Conseil économique et social régional) relatif à la mise en œuvre du PDUIF :

Résumé :

Faire évoluer les compétences du STIF (syndicat des transports d'Ile de France)

Dans le cadre de l'élargissement des compétences du STIF, liées à la mise en œuvre d'une politique globale de mobilité des personnes et des biens (fret), le CESR estime nécessaire :

- de lui trouver de nouveaux modes de financement,
- d'améliorer la gouvernance du PDU,
- de préserver et renforcer le rôle du STIF de garant de la cohérence et de l'unicité du système de transport collectif,
- de lui donner les moyens de pouvoir déléguer davantage de compétences à des autorités organisatrices de proximité (AOP) de niveau intercommunal en assortissant ces délégations d'engagements contractuels quant à la mise en œuvre des Plans Locaux de Déplacements (Aménagement de voirie, stationnement...), déclinaisons locales du PDU.

Favoriser le transport des personnes par :

- l'amélioration de l'attractivité des transports collectifs. Il s'agit d'aller plus loin dans l'intégration tarifaire afin de favoriser l'intermodalité en permettant à un voyageur occasionnel du train, du RER ou du métro, de disposer, au départ de Paris ou de la banlieue, d'un billet qui lui permette les correspondances intra-muros de Paris entre le train, le RER, le métro mais aussi le réseau de bus.
- l'amélioration du fonctionnement des taxis.
- le développement des circulations douces et des actions en direction des personnes en situation de handicap et / ou à mobilité réduite. Le CESR insiste en particulier sur la réalisation effective de la mise en œuvre du Schéma Directeur de l'Accessibilité.
- le recours à l'expérimentation de modes de transports de personnes innovants là où les transports collectifs traditionnels ne s'avèrent pas toujours pertinents.
- l'attention constante à la sécurité routière, en plaçant le piéton au cœur des réflexions.

Inciter les Plans de Déplacements d'Entreprises ou d'Administration

Ils visent à rationaliser l'organisation des transports et des déplacements des salariés mais aussi à développer les modes de transports alternatifs à la voiture individuelle : auto partage, covoiturage, vélo, marche ou création d'itinéraires spécifiques de bus... Afin de les encourager, le CESR propose une réduction partielle du versement transport (VT) pour les entreprises qui mettraient en œuvre ces plans tout en veillant à maintenir, au minimum, cette source de financement à son niveau actuel

Prendre davantage en compte le transport de marchandises par :

- l'optimisation des livraisons et l'harmonisation des réglementations en zone dense,
- la préservation des sillons ferroviaires fret et des emprises pour son développement,
- la modernisation des axes de contournement ferroviaire du Bassin parisien,
- la pérennisation des emprises de sites logistiques en zone dense,
- la prise de mesures conservatoires pour le développement de nouvelles plates-formes reliées avec le fer et la voie d'eau,
- la limitation du recours aux véhicules légers (trois fois plus polluants que les poids lourds à la tonne par kilomètre).

Réguler les modes de déplacements en :

- déléguant la gestion de la politique de stationnement aux intercommunalités,
- relevant de façon substantielle le prix du stationnement ainsi que le montant des amendes,
- rendant plus prescriptives les mesures proposées par le PDU afin de les traduire dans les

Plans Locaux de Déplacements,

- hiérarchisant l'usage des infrastructures face à la limitation de l'espace en zone dense.

Faire fonctionner et mettre en œuvre le PDU en :

- renforçant le caractère prescriptif du PDUIF,
- confiant au STIF le suivi de la mise en œuvre,
- créant une autorité d'évaluation associant l'ensemble des partenaires concernés,
- vérifiant la cohérence de l'ensemble des outils existants : PRQA, PPA, SCOT, PLU, PLD, contrats départementaux, contrats d'agglomérations avec le SDRIF,
- impliquant fortement les collectivités territoriales (départements, intercommunalité, communes) pour accompagner financièrement le STIF et le Conseil régional,
- recherchant de nouvelles sources de financements auprès des bénéficiaires indirects des infrastructures,
- expérimentant une forme de péage urbain sur un secteur à déterminer en affectant les recettes à l'amélioration des transports collectifs,
- simplifiant les procédures de financement (financements croisés).

Pour en savoir plus :

http://www.ceser-iledefrance.fr/Rapport/08_tran_deplacements/rapport-revision-plan-deplacements-urbains-contribution-propositions-cesr#.UpNqA3ET7Vk.email

Renseignements complémentaires :

Conseil économique et social régional d'Ile-de-France

Jean Tilloy, responsable des relations presse

Tél. : 01 53 85 66 18 / Portable : 06 63 12 85 10 / Courriel : jean.tilloy@iledefrance.fr

Annexe 3 : Description de Siter :

En complément des travaux d'amélioration du réseau départemental, le Conseil général des Hauts-de-Seine investit pour l'exploitation optimale de la route. SITER (système informatisé de télésurveillance et de régulation du trafic) vise à optimiser les conditions de circulation des principaux axes du département. Mis en service en 1998 sur les communes d'Issy-les-Moulineaux, Boulogne, Meudon, Sèvres et Saint-Cloud, il s'étend aujourd'hui jusqu'à Nanterre. Plus de 200 carrefours y sont raccordés.

Pour en savoir plus:

<http://www.hauts-de-seine.net/cadre-de-vie/transports/siter/#.UpNhfkVbZGI.email>

Annexe 4 : présentation de Optimod'Lyon : optimisation de la mobilité

Une plateforme intégrée d'innovation sur la mobilité urbaine et de coopération public/privé sur les systèmes de transports intelligents en milieu urbain :

Pour en savoir plus : <http://www.optimodlyon.com/>

Annexe 5 : power point de présentation des suggestions d'aménagements urbains.