

MAIRIE DE BOULOGNE-BILLANCOURT
CONSEIL ECONOMIQUE ET ENVIRONNEMENTAL LOCAL

Rapporteur général : Guy Sorman

AVIS

Assemblée Générale

11 décembre 2019

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

Avis présenté par : Jacqueline Dougier, Thierry Foult, Yves Gueguen, Yves Marrec, Alain Pfeffer, Thibaud Pillet-Will, Frédéric Tiberghien.

Co-rapporteurs: Thierry Foult, Yves Gueguen, Thibaud Pillet-Will.

SOMMAIRE

I.	INTRODUCTION - SAISINE - REMERCIEMENTS.....	3
II.	ELEMENTS DE CONTEXTE ET RAISONS D'AGIR	4
	A. Nouvelles pratiques et attentes des bouloonnais	4
	B. Nouvelles marges de manœuvre définies par la LOM.....	7
	C. Les politiques et plans (PLU, PDUIF, GPSO, ZFE, politique de la ville de Paris).....	10
	D. Les évolutions de Boulogne, statistiques sur la mobilité et le partage de l'espace public.	12
	E. Contraintes environnementales	15
	F. Concurrence croissante des modes de déplacement.	19
	G. Passer à la vitesse supérieure.....	21
	H. Risques de l'inaction	25
III.	RECOMMANDATIONS DU GROUPE DE TRAVAIL.....	33
IV.	ARGUMENTAIRES / ARTICLES	39
	IV-1 Rééquilibrer le partage de l'espace public	39
	IV-2 Développer le plan Vélo à Boulogne	44
	IV-3 Préparer l'arrivée des trottinettes et EPD	58
	IV-4 Reconquérir la Seine à Boulogne-Billancourt	63
	IV-5 Favoriser les transports en commun à Boulogne	71
	IV-6 Réduire l'impact de la voiture individuelle.....	79
	IV-7 Faciliter la vie des piétons à Boulogne	81
	IV-8 Elaborer le Code de la Rue de Boulogne et le faire respecter.....	88
	IV-9 Vivre ensemble et communiquer	92
V.	PROPOSITIONS DE THEMES A TRAITER EN 2020	97
VI.	ANNEXES ET REFERENCES	100
	A1 – Lettre de saisine	100
	A2 – Composition du groupe de travail	101
	A3 – Liste des personnes rencontrées	102
	A4 – Références utiles.....	103

I. INTRODUCTION - SAISINE - REMERCIEMENTS

Par lettre du 19 septembre 2019 jointe en annexe A 1, le maire de Boulogne a demandé au CESEL de suggérer les moyens d'apaiser le partage de l'espace public et de promouvoir une mobilité partagée en tenant compte :

- Des nouvelles demandes de mobilité consécutives à la commercialisation de moyens de déplacement innovants ;
- Des possibilités qui vont être ouvertes par la loi d'orientation des mobilités en cours d'examen par le Parlement ;
- Des réponses apportées à ces questions par des villes comparables ;
- De la mise en place d'une zone à faibles émissions (ZFE) ;
- De la politique de la Ville de Paris.

Cette demande porte aussi sur la question particulière des attentes des habitants en matière de réalisation de pistes cyclables et sur la mise en œuvre des double-sens cyclables.

Le groupe de travail, dont la composition est rappelée en annexe A 2, remercie les élus et les services de la Ville, de GPSO et du département ainsi que les associations de Boulogne-Billancourt qui leur ont apporté leur concours, en particulier toutes les personnes qui sont mentionnées en annexe A 3.

Le groupe de travail n'ayant disposé que de trois mois utiles pour conduire ses réflexions, il n'a pas pu aborder tous les sujets, souvent complexes, et s'est limité à une quarantaine de recommandations. Il a renvoyé certains de ces sujets à un traitement ultérieur, notamment les problèmes liés à la logistique et aux livraisons (Voir V. Propositions de thèmes pour 2020).

Le rapport a été organisé en quatre parties principales, avec le souci de déboucher sur des indications pratiques et d'illustrer chaque fois que possible les situations à éviter ou à préconiser :

- La description du contexte et les raisons devant conduire la Ville à changer de braquet dans le domaine des mobilités partagées ;
- La liste des recommandations pour améliorer la situation ;
- Les argumentaires sous-jacents à certaines des recommandations ;
- Les propositions de thèmes à traiter en 2020.

Les travaux du groupe de travail ont confirmé que les orientations adoptées par GPSO et la Ville sont pertinentes et qu'il s'agit surtout d'accélérer leur mise en œuvre.

II. ELEMENTS DE CONTEXTE ET RAISONS D'AGIR

Plusieurs évolutions du contexte et cinq raisons d'agir ont été identifiées par le groupe de travail, qui devraient conduire la ville de Boulogne-Billancourt à relever son niveau d'ambition en matière d'organisation des mobilités et du partage d'un espace public de plus en plus convoité.

A. Nouvelles pratiques et attentes des boulognais

Ces nouvelles pratiques et attentes ont été mises en évidence dans l'avis du CESEL du 17 avril 2019 « *Évolution sociologique, nouveaux modes de vie* », qui comporte d'utiles indications à ce sujet, reprises ci-dessous.

- ***Un besoin important de mobilité persiste en raison de la mobilité domicile-travail.***

Entre 2010 et 2015, le nombre des actifs a augmenté de 3,97%. Le tableau ci-dessous rappelle l'ampleur des trajets domicile-travail dont la répartition peut être schématisée ainsi : près d'un tiers dans la commune, 22 % dans le département et plus de 50 % dans la région IDF. Les statistiques de l'INSEE (p 11 du rapport du 17 Avril 2019) confirment que **le besoin de mobilité est très important : près de 70% des actifs vont travailler quotidiennement hors de Boulogne. Ils privilégient les transports en commun, empruntés par 44% d'entre eux.**

	2010	2015	Variation
Part des actifs travaillant à Boulogne	29,70%	30,88%	1,18 %
Part des actifs travaillant dans le 92	21,71%	22,37%	0,66%
Part des actifs sur zone travaillant en Ile-de-France	49,22%	50,43%	1,21%
Part des actifs travaillant hors Ile-de-France ou hors métropole	1,22%	1,45%	1,18%

- ***L'utilisation de l'automobile est en forte diminution, compensée par l'augmentation du déplacement en deux roues***

Globalement, la part des actifs n'ayant pas de déplacement pour se rendre au travail a très légèrement diminué. Cette proportion progresse très légèrement sur les quartiers Un (Parchamp-Albert Kahn) et Deux (Silly-Galliéni) et diminue sur les autres quartiers, notamment le Quatre (République-Point-du-jour).

	2010	2015	Ecart
Part des actifs sur la zone se déplaçant à pied	13,11%	13,87%	0,76%

Dans l'ensemble, la part des actifs se déplaçant à pied augmente légèrement sur la période.

	2010	2015	Écart
Part des actifs sur la zone se déplaçant en deux roues	7,00%	8,44%	1,44%

La part des actifs occupés utilisant un deux roues pour se rendre au travail augmente aussi sur tous les quartiers de la Ville.

	2010	2015	Écart
Part des actifs sur la zone se déplaçant en automobile	32,90%	29,57%	-3,33%

L'utilisation de l'automobile diminue notablement sur les quartiers Sud et Est au profit des deux roues et des transports en commun.

	2010	2015	Écart
Part des actifs sur la zone se déplaçant en transports en commun	42,36 %	43,83 %	1,47 %

Ces inflexions (déclin de l'automobile et croissance des modes de déplacement dits doux) sont à mettre en rapport avec les statistiques de l'INSEE qui figurent dans le Dossier complet de BB Information du 25 février 2019.

L'indicateur ACT G2 - Part des moyens de transport utilisés par les actifs de 15 ans ou plus ayant un emploi pour se rendre au travail en 2015 donne la même répartition pour 2010.

L'indicateur LOG T9 – Equipement automobile des ménages indique que **49,3 % des 58 000 ménages ont au moins un emplacement réservé au stationnement et que près 67 % d'entre eux (environ 39 000) ont au moins une voiture** (dont 13,2 % deux voitures ou plus).

Comparaison intéressante pour appréhender l'évolution probable des modes de vie dans le futur, à **Paris, en 2014, le taux d'équipement automobile des ménages était de 36,8 % contre 66,7% pour l'IDF, BB étant ainsi pratiquement alignée sur la moyenne régionale.**

En ce qui concerne l'usage de la voiture pour aller travailler, l'INSEE relève en 2015 que 47,1% des ménages parisiens actifs possédaient une voiture en 2006, contre 42,8% en 2011. Pour l'Île-de-France, ces taux sont de 75,3% en 2006 à 73,1% en 2011. En termes d'usages, pour se rendre au travail, les actifs vivant à Paris intra-muros privilégient les transports en commun. Seulement 13 % utilisent leur voiture pour s'y rendre contre 38 % en petite couronne, 61 % en grande couronne et 78 % en province.

- **Attentes des bouloonnais en matière de mobilité.**

Parmi les facteurs qui expliquent la fidélité à Boulogne (p 9 de l'avis du 17 avril 2019), la mobilité figure en quatrième position, ce qui reflète l'accessibilité relativement aisée aux différents modes de transport.

Néanmoins, plusieurs attentes sont formulées, étant rappelé que les transports occupent une place importante dans la vie de 53% des Boulonnais et que **46% jugent la circulation insatisfaisante ou très insatisfaisante** (p 11 du rapport du 17 Avril 2019). L'INSEE le confirme en relevant que la pression sur la mobilité augmente avec la densité des habitants (de 18 950 habitants/km² en 2013 à 19 145 en 2016) et l'attractivité de la ville en emplois.

Si l'offre de transport public est jugée bonne par 57%, **la mobilité douce est estimée insuffisante par 44% des répondants.**

Même si l'automobile est en diminution (- 3,5%) au profit des 2 roues motorisés et du vélo électrique ou non, **la situation se trouve exacerbée par l'intensité de la circulation automobile.**

Selon le verbatim des réponses, **l'aspiration à l'utilisation du vélo (mentionnée 250 fois, « piste cyclable » mentionnée 149 fois) et au développement des mobilités douces ressort clairement, principalement chez les 20-40 ans.** L'amélioration des transports en bus est citée 269 fois.

L'avis du 17 avril 2019 relève aussi l'hétérogénéité grandissante des modes de déplacement avec l'augmentation de l'utilisation des 2 roues, du vélo et le développement des trottinettes électriques ou non, des gyroroues et que celle-ci crée une **situation qui peut être cause d'accidents et provoque surtout des conflits sur l'utilisation de l'espace public, rues et trottoirs.** Les piétons, en particulier enfants et seniors, s'y sentent désormais en danger.

- **Etats Généraux de la Mobilité à Boulogne-Billancourt**

Sur la base de ce constat récent, dont aucun élément ne semble devoir être remis en cause, l'avis du 17 avril 2019 recommandait d'organiser un débat à l'échelle de la ville appelé « Etats Généraux de la Mobilité à Boulogne-Billancourt » pour prendre des décisions pratiques sur la mobilité et apaiser le partage de l'espace public.

Compte-tenu de la complexité du sujet, du caractère contradictoire des intérêts, voire des passions, ce grand débat municipal aurait pour vocation de **définir les orientations et les décisions pour une « mobilité durable et globale » dans la ville,** avec des priorités identifiées (p 23 de l'avis du 17 avril 2019).

Cette recommandation semblait particulièrement opportune au CESEL car elle viendrait éclairer la mise en application à Boulogne-Billancourt de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM), récemment votée par le Parlement, et concrétiserait une réponse à la demande de démocratie participative exprimée par les Boulonnais et lors du Grand Débat.

La concertation ayant été engagée sur certains documents applicables aux mobilités et portant parallèlement sur certains modes de transport, par exemple le plan vélo, la réunion d'Etats généraux de la mobilité n'apparaît probablement plus aujourd'hui comme la réponse la mieux appropriée. En revanche, il reste indispensable de maintenir la concertation avec les usagers et leurs représentants pour que les bonnes réponses (par exemple l'élaboration d'un code de la Rue) soient apportées aux difficultés rencontrées et que ces réponses fassent l'objet d'une appropriation par ces usagers.

B. Nouvelles marges de manœuvre définies par la LOM.

Le projet de loi d'orientation des mobilités a été voté par l'Assemblée Nationale, le 19 novembre 2019, (référence T.A. n° 349) ¹

Dans la foulée des Assises nationales de la mobilité organisées à l'automne 2017, adopté en Conseil des ministres fin novembre 2018, pendant la crise des gilets jaunes, ce projet de loi fourre-tout comportait un nombre élevé de dispositions touchant à tous les aspects des transports. Dans ce contexte, il a été expurgé d'environ 150 articles sur 200 et de certaines dispositions novatrices comme la possibilité d'instaurer dans les villes de plus de 100 000 h des tarifs de congestion pour lutter contre la pollution atmosphérique. Définitivement adopté par le Parlement ² au terme de deux lectures puisque la CMP (Commission Mixte Paritaire) a échoué sur la délicate question (art 36) de la modulation de la vitesse maximale à appliquer par les présidents de conseils départementaux hors agglomération (80 ou 90 km/h), il comportait cinquante-quatre articles lors de son dépôt.

Le Titre Ier traite de la programmation des investissements dans les grandes infrastructures de transport de l'Etat, qui n'ont pas d'impact direct pour BB ; le Titre II de la gouvernance en matière de mobilités qui réforme notamment les compétences des autorités organisatrices de transport ou AOT (cf ci-après) ; le Titre III de la révolution des nouvelles mobilités avec des précisions sur le régime d'*open data* en matière de transports ou la définition des droits sociaux des travailleurs des plateformes de covoiturage ou l'encadrement des cycles à moteur ou à pédalage assisté transportant passagers ou bagages ; le titre IV traite du développement de mobilités plus propres et plus actives, notamment des pouvoirs du maire pour réglementer la circulation des engins de déplacement personnel (art 51), de l'obligation pour les professionnels d'identifier les vélos vendus pour faciliter leur restitution à leur propriétaire (art 53), de l'obligation faite aux collectivités publiques et aux entreprises de déployer des véhicules à faibles émissions lors des renouvellements de flottes, du statut des opérateurs d'infrastructures de recharge ; le Titre V de la simplification et de mesures diverses telles que interdiction du signalement des contrôles routiers par les services électroniques d'aide à la conduite ou à la navigation, des procédures relatives à aux véhicules mis en fourrière, du volet social de l'ouverture à la concurrence des réseaux de transport public urbain par autobus de la RATP, de la réforme du régime d'emploi des ouvriers dockers professionnels intermittents...

Parmi les dispositions qui méritent de retenir l'attention de Boulogne-Billancourt et GPSO figurent celles relatives

. Aux solutions permettant de sortir de la dépendance à l'égard de la voiture individuelle en offrant des alternatives. En particulier, **les collectivités territoriales pourront**, au titre d'une compétence « mobilités » élargie, **mettre en place des solutions plus simples et mieux adaptées** (covoiturage confié à IDF Mobilités en IDF, autopartage, transport à la demande, etc.). La loi reconnaît de même la

¹ Si le Projet de loi d'orientation des mobilités a été adopté par l'Assemblée nationale, dans les conditions prévues à l'article 45, alinéa 4, de la Constitution, le 19 novembre 2019, la loi n'a été publiée que le 26 décembre 2019, après un recours au Conseil Constitutionnel.

² Pour une présentation synthétique, on peut se reporter à « Loi Mobilités, présentation du projet de loi, écologique-solidaire.gouv.fr ou « Tout comprendre en 15 mesures clés » sur le même site; et pour une présentation complète au dossier législatif de l'Assemblée nationale (www.assemblee-nationale.fr/dyn/15/dossiers/alt/loi_orientation_mobilites ou <http://www.assemblee-nationale.fr/15/ta/ta0286.asp>) ou du Sénat (<https://www.senat.fr/dossierleg/pjl18-157.html>).

La loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, a été publiée au JO du 26 décembre 2019 après annulation de quelques dispositions par la décision du Conseil Constitutionnel n° 2019-794 D.C. du 20 décembre 2019.

pratique dite de « cotransportage de colis », visant sur le modèle du covoiturage, l'activité de celui qui, pour son compte propre, utilise son véhicule pour transporter ses propres colis, et consent, moyennant partage de frais, à se charger des colis d'un tiers (art 40). La LOM met aussi l'accent sur la coordination entre autorités organisatrices de transports (AOT), rebaptisées autorités organisatrices de la mobilité (AOM), pour faciliter le parcours des voyageurs, ainsi que sur l'implication des employeurs et des usagers, avec la création de comités des partenaires. La loi entend aussi favoriser les déplacements des personnes handicapées en améliorant leur information sur les parcours accessibles (articles 25 et 27)³ et en garantissant des tarifs réduits à leurs accompagnateurs (art 19)⁴ ;

. **Aux nouveaux services de mobilités** (trottinettes en libre-service, vélos ou scooters en *free floating* ou sans station d'attache), qui figurent à l'article 41 dont les règles d'utilisation particulières seront fixées par les AOM dans des cahiers des charges conclus avec les opérateurs, étant précisé que les conditions générales (caractéristiques techniques) sont fixées par un décret en Conseil d'Etat⁵, décret

³ Les articles L.1115-5 et L.1115-6 nouveaux du code des transports prévoit que les AOM et les opérateurs de transport « collectent, chacun en ce qui le concerne, les données sur l'accessibilité des services réguliers de transport public aux personnes handicapées ou à mobilité réduite » et qu'ils rendent accessibles et réutilisables « l'identifiant unique et la localisation des dispositifs diffusant à proximité des informations par radiofréquence installés sur leurs infrastructures respectives ». L'article L. 2143-3 du code général des collectivités territoriales, est complété pour renforcer le rôle de la commission communale pour l'accessibilité qui détaille « l'accessibilité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite, en fonction du type de handicap, des principaux itinéraires et cheminements dans un rayon de deux cents mètres autour des points d'arrêt prioritaires ». Enfin, l'article L. 141-13 du code de la voirie routière est modifié pour imposer aux aménageurs et aux EPCI de collecter « les données relatives à l'accessibilité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite des principaux itinéraires pédestres situés dans un rayon de deux cents mètres autour des points d'arrêt prioritaires » et de fournir « l'identifiant unique et la localisation des dispositifs installés sur leurs infrastructures qui diffusent des informations à proximité par radiofréquence ». Ces mesures sont applicables à compter à compter de 2021 ou 2022.

⁴ Cet article modifie l'article L.1111-5 du code des transports en complétant la liste des mesures qui peuvent être prises pour faciliter la mobilité des personnes à mobilité réduite : adaptation des moyens de communication et des infrastructures de transport, formation du personnel et mesures tarifaires en faveur des accompagnateurs. Il modifie également l'article L. 1112-4 du même code en complétant le régime des mesures ou services de substitution lorsqu'un arrêt identifié comme prioritaire ne peut être mis en accessibilité pour des raisons d'impossibilité technique. Dans cette hypothèse et pour les réseaux de transport urbain, les services de substitution pourront être remplacés par la mise en accessibilité de deux arrêts supplémentaires non prioritaires. Les transports de substitution sont des services de transport public accessibles se substituant à la desserte d'une ligne de transport public non accessible ou partiellement accessible. Les mesures de substitution sont des mesures de nature humaine, organisationnelle ou technique permettant de réaliser le trajet dans des conditions de durée analogues à celles du trajet initialement souhaité. Dans le même but, l'article L. 2224-37 du code général des collectivités territoriales est complété pour prévoir que « lorsque des places de stationnement sont matérialisées sur le domaine public et équipées de dispositifs de recharge pour véhicules électriques, un pourcentage minimal de l'ensemble de ces places, arrondi à l'unité supérieure, est accessible aux personnes à mobilité réduite, sans que cette ou ces places leur soient réservées. » L'article L. 1115-1 du code des transports sur l'*open data* relatif aux services d'informations sur les déplacements multimodaux est entièrement réécrit : il mentionne au 7° l'accessibilité des prises de recharge aux personnes à mobilité réduite. Enfin, les articles L. 111-3-4 et suivants du code de la construction et de l'habitation est modifié pour prévoir des règles minimales d'implantation de recharge électrique au profit des PMR dans les parcs de stationnement des bâtiments non résidentiels ou résidentiels neufs.

⁵ Les « engins de déplacement personnel » (EDP), motorisés (EDPM) comme les vélos électriques, trottinettes électriques, monoroues, gyropodes et hoverboards ou non motorisés comme les vélos, trottinettes et rollers seront concernés. Les véhicules individuels immatriculés comme les scooters et motos seront exclus du champ des EDP. Ce décret précisera les critères à respecter et les caractéristiques de sécurité obligatoires de ces engins (par exemple ce qui concerne les fonctions d'éclairage et d'avertisseur sonore) ainsi que leurs règles d'usage (trottoir réservé aux piétons et aux enfants de moins de 8 ans utilisant un EDP non motorisés (vélos, trottinettes)

qui a été pris le 23 octobre 2019⁶ et dont l'entrée en vigueur est reportée au 1er juillet 2020 pour certaines de ses dispositions (art 4, 5, 7, 8 et 11) ;

. Au développement de l'intermodalité dans les pôles d'échange multimodaux, notamment aux stations de métro et dans les gares (art 53) ;

. A l'interdiction du stationnement à moins de 5 mètres des passages piétons (art 52) ;

. **A la réduction des gaz à effets de serre (GES).** Pour encourager les mobilités actives et partagées, un « *forfait mobilité durable* », nouvelle modalité du « versement transport » rebaptisé « versement mobilités », sera versé annuellement par les employeurs (jusqu'à 400 € exonérés de charges et d'impôts) aux salariés ayant recours au vélo ou au covoiturage pour leurs déplacements domicile-travail. La LOM incorpore en outre les dispositions du plan vélo présenté par le Gouvernement en septembre 2018 et visant à tripler sa part dans les déplacements d'ici 2024 (art 53). Il s'agit aussi de multiplier par cinq les ventes de voitures électriques d'ici 2022 et de mettre fin d'ici 2040 à la vente « *des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers neufs utilisant des énergies fossiles* » (art 73) en fixant un cadre pour la création de nouvelles infrastructures de recharge et en élargissant le droit à la prise dans les immeubles neufs ou en rénovation ou sur l'espace public (articles 64 et 69). Le déploiement de zones à faibles émissions (ZFE)⁷ sera par ailleurs amplifié pour lutter contre la pollution de l'air dans les métropoles, ce pouvoir relevant des titulaires de la police de la circulation (art 86). Les EPCI (Etablissements Publics de Coopération Intercommunale) devront aussi mettre en place, dans le cadre des plans climat-air-énergie territoriaux (PCAET)⁸, des plans d'action spécifiques pour la réduction des émissions de pollution atmosphérique comportant notamment la création, sur tout ou partie du territoire concerné, d'une ou plusieurs zones à faibles émissions mobilité en vue d'atteindre, à compter de 2022, les objectifs territoriaux biennaux de réduction des émissions de polluants atmosphériques (art 85) ; le champ de cette obligation étant étendu pour couvrir tant les territoires affectés par cette pollution que ceux susceptibles de l'être, les objectifs de réduction des émissions de pollution atmosphérique déterminés par ces plans sont renforcés et un calendrier contraignant sera imposé. Ces dernières dispositions font partie des réponses de la France aux poursuites engagées par la Commission européenne contre notre pays pour dépassement récurrent des valeurs limites d'émission (voir ci-après la partie E).

; obligation pour les autres usagers d'EDP d'emprunter la chaussée ou les pistes cyclables quand elles existent ; limitation de vitesse des EDPM ; port du casque obligatoire jusqu'à 12 ans et recommandé ensuite ; étendue de l'obligation d'assurance (loi du 5 juillet 1985) ; règles de stationnement).

⁶ Le décret n° 2019-1082 du 23 octobre 2019 relatif à la réglementation des engins de déplacement personnel définit comme suit l'EDP à l'article R.311-1 du code de la route : « 6.15. Engin de déplacement personnel motorisé : véhicule sans place assise, conçu et construit pour le déplacement d'une seule personne et dépourvu de tout aménagement destiné au transport de marchandises, équipé d'un moteur non thermique ou d'une assistance non thermique et dont la vitesse maximale par construction est supérieure à 6 km/h et ne dépasse pas 25 km/h. Il peut comporter des accessoires, comme un panier ou une sacoche de petite taille. Un gyropode, tel que défini au paragraphe 71 de l'article 3 du règlement (UE) n° 168/2013 du Parlement européen et du Conseil du 15 janvier 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles, peut être équipé d'une selle. Les engins exclusivement destinés aux personnes à mobilité réduite sont exclus de cette catégorie. »

⁷ Elles comportent des restrictions de circulation. Quinze territoires se sont déjà engagés à en mettre en place avant 2020 : métropole Aix-Marseille-Provence, Clermont Auvergne métropole, Fort-de-France, Grenoble-Alpes métropole, Grand Lyon, Montpellier Méditerranée métropole, Métropole Nice Côte d'Azur, Paris, Métropole du Grand Paris, Grand Reims, Métropole Rouen Normandie, Saint-Etienne Métropole, Eurométropole de Strasbourg, Métropole Toulon Provence Méditerranée et Toulouse Métropole.

⁸ GPSO vient de tenir le 17 juin 2019 une deuxième réunion publique sur les axes et priorités du PCAET post-2020, qui sont dans la continuité du PDUIF en vigueur et en harmonie avec les orientations de la LOM.

C. Les politiques et plans (PLU, PDUIF, GPSO, ZFE, politique de la ville de Paris)

- **Le PLU (Plan Local d'Urbanisme de Boulogne Billancourt)**

Le PLU de Boulogne-Billancourt (version approuvée du 19 décembre 2018) et le Projet d'Aménagement Durable qui l'accompagne, renvoie aux prescriptions du Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France (PDUIF) approuvé le 19 juin 2014 (voir ci-dessous).

- **Le Plan de déplacement urbain en Ile de France (PDUIF)**

Il a pour principales orientations :

- ✓ Assurer un équilibre durable entre les besoins de mobilité et la protection de l'environnement et de la santé.
- ✓ Permettre la croissance de 20% des déplacements en transports collectifs, une croissance de 10% des déplacements en modes actifs, et une diminution de 2% des déplacements en voitures et deux roues motorisés.

Boulogne-Billancourt est concernée par deux prescriptions obligatoires :

1. Imposer, dans le règlement du PLU, des normes minimales de stationnement vélo dans les nouvelles opérations (de tout type) dans l'ensemble des zones urbaines et à urbaniser,
2. Imposer, dans le règlement du PLU, des normes de stationnement pour les véhicules motorisés concernant les opérations de bureaux, en tenant compte de la proximité des points de desserte structurante, et du zonage d'application du PDUIF.

Le PDUIF fait aussi état de réserver des espaces pour le stationnement vélo sur l'espace public.

Le PDUIF est organisé autour de 7 défis dont les défis 3 (marche à pied) et 4 (vélos et EDP) concernent les mobilités actives.

Défi 3 : Redonner à la marche de l'importance dans la chaîne de déplacements

- Aménager la rue pour améliorer le confort et la continuité des itinéraires piétons.
- Une meilleure information et une meilleure signalétique pour aider le piéton dans ses déplacements.
- Sensibiliser le public pour faire évoluer les comportements vis-à-vis de la marche.

Défi 4 : Donner un nouveau souffle à la pratique du vélo

- Action 4.1 : Aménager la voirie pour faciliter et sécuriser la pratique du vélo.
Voirie pacifiée (v<30km/h) : cohabitation sans danger
Voirie non pacifiée : nécessité d'aménagements spécifiques en faveur des cyclistes.
- Action 4.2 : Assurer la disponibilité et la sécurité des stationnements est une des principales conditions pour encourager la pratique du vélo.
- Aux abords des stations de transport collectif (tram, métro, bus)
- Dans les résidences privées
- Action 4.3 : Jouer sur les comportements pour faire évoluer la pratique du vélo.
Le respect du code de la route par tous est une condition *sine qua non* pour limiter le risque d'accident pour le cycliste lui-même et pour les autres usagers de la voirie.

- **Les orientations GPSO : le Plan Vélo en cours d'élaboration.**

GPSO a lancé trois réunions de concertation pour établir un plan vélo sur les 8 communes concernées.

La première (10/07/2019) concernait les communes de Chaville, Marnes-la-Coquette, Meudon, Sèvres et Ville d'Avray, la deuxième (11/07/2019) les communes d'Issy-les-Moulineaux et Vanves et la troisième et dernière (10/09/2019) celle de Boulogne-Billancourt.

GPSO souhaitait procéder à une consultation large auprès des associations concernées de façon à pouvoir proposer un plan cohérent et adapté dès sa sortie, prévue en décembre 2019.

La réunion du 10 Septembre à la Mairie de Boulogne était présidée par le Maire de Boulogne-Billancourt, M. Pierre Christophe Baguet, y participaient de nombreux élus, représentants de quartiers, associations. M. Alexis Gastauer, Directeur de la mobilité et de la Police verte à Grand Paris Seine Ouest, a présenté un état des lieux, les actions engagées en 2019 et les perspectives concernant le Plan Vélo de GPSO⁹. La décision a été prise de constituer des groupes de travail sur les quatre thèmes suivants :

- a. Les aménagements
- b. Les itinéraires/ le jalonnement
- c. Les services
- d. La communication

Mr Gastauer avait envoyé une invitation pour s'inscrire et participer à ces différents groupes. Les groupes ont été constitués début décembre et la concertation peut enfin reprendre.

- ***L'adoption de la ZFE***

Le Conseil de la Métropole du Grand Paris, qui s'est réuni le lundi 12 novembre 2018, a adopté le projet de mise en place d'une Zone à Faibles Emissions (ZFE) métropolitaine qui interdit les véhicules polluants disposant des pastilles Crit'Air 5 et non classés à l'intérieur du périmètre de l'A86 depuis le 1er juillet 2019.

Bien qu'indirectement en lien avec notre sujet (Comment la ville peut apaiser le partage de l'espace public et promouvoir la mobilité partagée), cela concourt, au même titre que la promotion des mobilités douces de façon apaisée, à une amélioration de la qualité de l'air au sein de la Métropole du Grand Paris. A noter que la mise en place de la ZFE ne fait pas l'unanimité des départements concernés.

- ***La politique Mobilités de la Ville de Paris***

Le transport à Paris est la première source d'émissions de gaz à effet de serre, de pollution atmosphérique et de nuisances sonores. Le Plan Climat cherche à développer des mobilités respectueuses de l'environnement, de la qualité de l'air et de la santé des parisiens, aussi bien pour le transport de personnes que de marchandises.

⁹ Le compte rendu de cette réunion est accessible sur le site de GPSO, voir les annexes.

La Ville de Paris compte faire de Paris une ville piétonne et cyclable. En effet, les mobilités actives (marche, vélo, trottinette, ...) présentent des avantages pour l'environnement (non polluantes), et préserve la santé des Parisiens car elles correspondent à une activité physique. La Ville de Paris réaffirme dans ce nouveau Plan Climat son désir de **mettre le trajet à pied et le vélo au cœur de la mobilité quotidienne**. Voici quelques mesures qui visent à renforcer la place de ces mobilités douces :

- La **Stratégie Paris Piéton adoptée en 2017** a pour objectif de favoriser les aménagements piétons et mettre la marche à pied à l'honneur.
- Le dispositif **Paris Respire**, consiste à offrir aux parisiens des espaces de respiration fermés à la circulation tous les dimanches et jours fériés. Il sera étendu à tous les arrondissements d'ici 2020.
- **La journée sans voiture** prouve depuis 2015 son impact positif sur la qualité de vie des Parisiens. L'espace est rendu aux mobilités actives, les nuisances sonores ont été presque divisées par deux et la pollution de l'air a été réduite de 25% lors de l'édition de 2017. La Ville de Paris travaillera avec les communes métropolitaines pour que les prochaines éditions prennent place sur un territoire plus étendu.

Une capitale **100% cyclable d'ici 2020** ? Tel est le souhait de la Ville de Paris qui, depuis 2015 avec le Plan Vélo, se donne les moyens de soutenir le développement de cette mobilité à la fois écologique et économique. Le nouveau Plan Climat édité en novembre 2018 prévoit :

- L'aménagement de **nouvelles pistes cyclables**.
- 10 000 nouvelles **places de stationnement**, dans des box sécurisés, près des gares, et près des équipements en particulier.
- **L'abaissement de la vitesse** de circulations à 30km/h maximum hors grands axes
- De **nouveaux services à vélo** seront développés : par exemple la location de vélo-cargo, un service vélo en entreprise, ou encore des ateliers d'autoréparation.
- **L'embarquement des vélos** dans les trains et RER.
- **L'apprentissage du vélo en ville** pour les jeunes parisiens avant la fin de l'école primaire **d'ici 2025**.

Le groupe de travail a estimé qu'il devait tenir compte des mesures proposées par la ville de Paris.

D. Les évolutions de Boulogne, statistiques sur la mobilité et le partage de l'espace public.

- **La population**

119645 personnes habitent Boulogne-Billancourt en 2019, dont 64165 actifs. Elles seront 125 000 en 2025.

Par ailleurs, la ville accueille 90 000 emplois.

- **Le territoire**

La superficie de la ville est de 6,17 km², elle compte 100 km de voirie publique et 33 ha d'espaces verts.

Peu de données sont disponibles sur l'espace public consacré à la mobilité : les surfaces des chaussées, dévolues aux véhicules, et des trottoirs, réservés aux piétons n'ont pu être quantifiées.

- **La densité**

La ville présente une densité de 19 113 habitants par km², proche de celle de Paris (21 067, 6^e rang mondial).

- **L'espace public consacré à la mobilité**

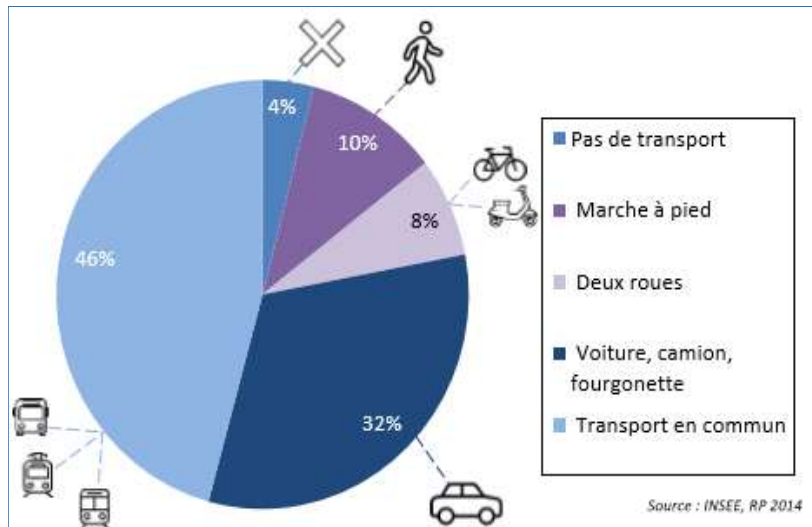
Estimation : si la largeur moyenne des rues est de 15 mètres, l'espace public consacré à la mobilité serait d'environ 1,5 km², soit 8m² par usager.

Les voiries s'analysent comme suit sur le territoire de Grand Paris Seine Ouest :

	Boulogne-Billancourt	Chaville	Issy-les-Moulineaux	Meudon	Sèvres	Vanves	Ville-d'Avray	Marnes-la-Coquette	TOTAL GPSO
Linéaire total de voiries publiques	103 765 m	31 929 m	66 896 m	83 846 m	53 129 m	23 167 m	18 814 m		381 546 m
ZONES DE CIRCULATION APAISEE									
Linéaire total de Circulation Apaisées (en m)	2 850	24 183	39 661	12 323	30 824	13 388	14 157	908	138 235 m
Evolution 2014-2018	132%	3%	83%	29%	-1%	87%	73%	-99%	35%
LE VELO									
Linéaire d'axe aménagé pour vélos (en m)	5 834	2 058	14 452	4 454	1 666	1 755	2 474	701	33 573 m
Evolution 2014-2018	20%	73%	64%	27%	386%	164%	21%	-97%	57%

- **Les trafics**

- Trafic automobile quotidien moyen jours ouvrés 2018
 - RD1 Quai Le Gallo : 35 000
 - RD 907 Route de la Reine : 25 000
 - RD 910 Avenue du General Leclerc/Edouard Vaillant : 45 000
 - RD 50 Avenue A Morizet/République : 15 000
- Mode de déplacement des habitants GPSO



- Bus, total annuel en 2017 :

123 Fréquence : 6 à 10 minutes entre 10 et 16h : 3 989 441 voyages

72 Fréquence : 8 à 12 minutes entre 9 et 16 h : 3 481 971 voyages

- Livraisons :

Approvisionnements sur GPSO : 29 000 mouvements par jour (contre 49 000 à Paris et 18 000 sur les Hauts-de-Seine).

Sur GPSO : 119 038 enlèvements par jour soit une moyenne de 37 opérations par hectare et par jour (contre 130 à Paris et 32 sur les Hauts-de-Seine)

- Vélib

335 000 prises et déposes par an en 2018

- Cityscoot

Environ 2000 trajets/mois en 2017

- **Equipements et infrastructures :**

Aires de livraison : 92

Stationnement automobile

Voirie : 11477

Souterrain/privé : 2690

Stationnements 2 roues

Mixtes : 309

Moto : 25

Vélo : 30

- **Les tendances 2018 – 2019**

Réduction du trafic automobile – 3%
 Augmentation des livraisons (impact du e-commerce)
 Apparition des trottinettes

Ces tendances sont confirmées par les statistiques fournies par l'Etude Générale des Transports (EGT) publiée par Ile de France Mobilités lors des Assises de la Mobilité le 24 septembre 2019 à Paris dont nous reprenons ici les enseignements qui influent directement sur l'utilisation de l'espace public :

- Les 2/3 des déplacements en Ile de France font moins de 3 km et durent moins de 30 minutes.
- La marche est le premier mode de déplacement, +9% à Paris et petite couronne.

E. Contraintes environnementales

La ville de Boulogne-Billancourt, comme la plupart des grandes villes à forte densité, est confrontée à un niveau important de **POLLUTION ATMOSPHERIQUE** et de **NUISANCES SONORES**, en particulier sur ses grands axes routiers.

Elle est également engagée dans la lutte contre le **CHANGEMENT CLIMATIQUE** au travers du PLAN CLIMAT GPSO.

Comme indiqué ci-dessous, **le trafic routier est incontestablement le principal contributeur** de l'ensemble de ces émissions et pollutions, d'où la nécessité d'agir et de réduire progressivement son intensité.

La transition progressive des mobilités « dures » (camions, bus, voitures, motos, scooters, ... avec moteur thermique) **polluantes et bruyantes**, vers les mobilités douces (véhicules moins polluants, vélos, EDP...), **moins polluantes et moins bruyantes**, devient absolument nécessaire face à ce double enjeu SANITAIRE et ENVIRONNEMENTAL.

- **Lutte contre la pollution de l'air**

Le trafic routier est fortement contributeur de certains polluants atmosphériques auxquels est exposée la population bouloonnaise :

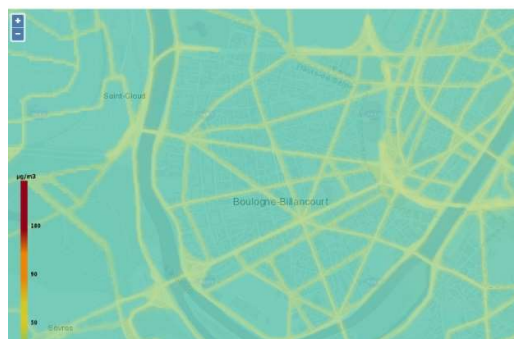
POLLUANT ATMOSPHERIQUE	RISQUES POUR LA SANTE	CONTRIBUTION DU TRAFIC ROUTIER
PARTICULES FINES	Leur exposition chronique augmente le risque de contracter des maladies cardiovasculaires et respiratoires, ainsi que des cancers pulmonaires	25% des rejets directs A Paris 35% des PM2.5

(PM10 et PM2.5) ¹⁰		
DIOXYDE D'AZOTE (NO2)	A des concentrations > 200 µg/m3, sur de courtes durées, c'est un gaz toxique entraînant une inflammation importante des voies respiratoires.	A Paris 65% des émissions directes de NOx, principalement par les véhicules diesel
OZONE (O3)	A des concentrations élevées l'ozone provoque des problèmes respiratoires.	Polluant secondaire, formé par réaction chimique entre des gaz précurseurs (NO2 et COV) sous l'effet du rayonnement solaire (UV)
BENZENE (C6H6)	Cancérogène pour l'homme	Majoritaire , en particulier par les véhicules à motorisation essence dont les deux roues motorisées.

AIRPARIF évalue à 100 000 le nombre de franciliens exposés à des niveaux qui ne respectent pas la réglementation en 2018.

La commune de **Boulogne-Billancourt fait partie de la zone sensible (ZAS)** définie par une forte densité de la population et par des dépassements des valeur limites pour certains polluants (notamment particules fines et NO2)

PM10



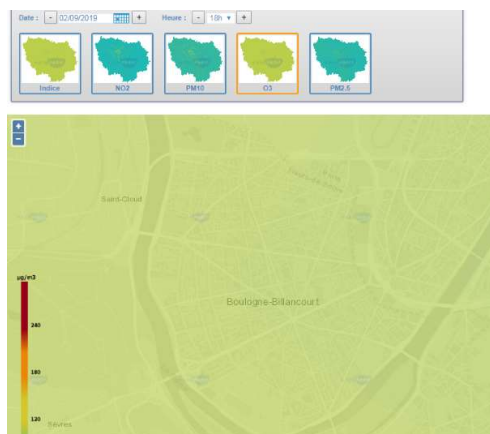
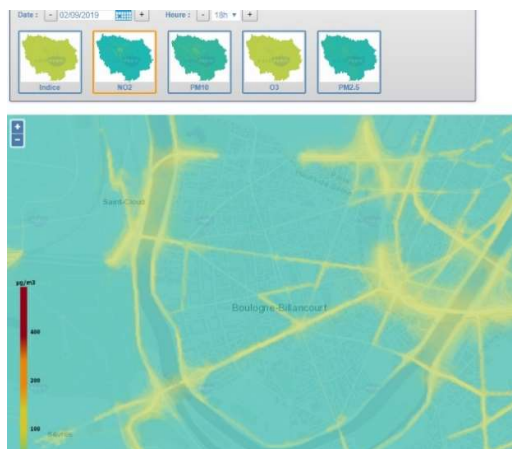
NO2

PM2.5



O3

¹⁰ L'appellation "PM10" désigne les particules dont le diamètre est inférieur à 10 micromètres (noté µm, 1 µm = 10⁻⁶m). Le diamètre des particules fines PM2.5 est inférieur à 2.5µm. À titre de comparaison, le diamètre moyen d'un cheveu humain est de 50 à 70 µm.



Extrait du site AIRPARIF : carte de Boulogne-Billancourt relevée le 2 septembre à 16h

- **Lutte contre la pollution sonore**

En Ile-de-France le bruit est une source de gêne très importante du fait de la forte concentration de l'habitat et de la densité des infrastructures de transports. Parmi les atteintes à la qualité de vie, le bruit constitue une des premières nuisances citées.

Au sein de la Métropole du Grand Paris le territoire **Grand Paris Seine Ouest (GPSO)** apparaît comme le territoire le plus exposé en proportion :

- **88% de sa population est exposé au dépassement de la valeur limite de 53 dB(A)**, valeur limite recommandée par l'OMS pour l'indicateur Lden
- **25% de sa population est exposé au dépassement de la valeur limite de 68 dB(A)**, valeur limite fixée par la France pour l'indicateur Lden

Bruit routier : statistiques par agglomération, par plage de niveaux sonores (indicateur Lden)

Nombre d'habitants (à la centaine près)	< 45	45-50	50-55	55-60	60-65	65-70	70-75	> 75
Métropole du Grand Paris	228 000	247 500	714 400	1 945 500	1 699 900	1 498 400	416 100	26 200
T1 - Paris	171 200	63 500	80 300	504 200	626 300	633 700	106 200	3 800
T2 - Vallée Sud Grand Paris	2 600	12 800	42 100	136 600	85 100	73 000	28 900	600
T3 - Grand Paris Seine Ouest	5 600	13 800	34 100	78 600	45 500	87 900	30 800	1 500
T4 - Paris Ouest La Défense	7 600	20 400	52 900	137 700	160 800	134 600	32 900	4 600

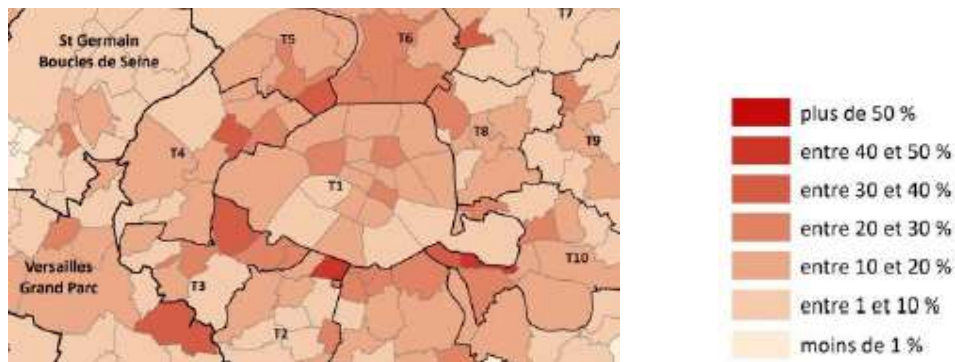
Source BRUITPARIF : « Exposition au bruit des transports dans la zone dense de la région Ile-de-France, février 2019 »

Bruit routier : statistiques par agglomération, par rapport aux valeurs de référence (indicateur Lden)

Nombre d'habitants (à la centaine près)	< 53 dB(A) (objectif OMS)	53-68 dB(A)	> 68 dB(A) (valeur limite)
Métropole du Grand Paris	813 800	5 021 200	941 000
T1 - Paris	275 000	1 637 200	277 100
T2 - Vallée Sud Grand Paris	34 800	289 800	57 200
T3 - Grand Paris Seine Ouest	34 700	188 500	74 600
T4 - Paris Ouest La Défense	53 000	409 500	88 900

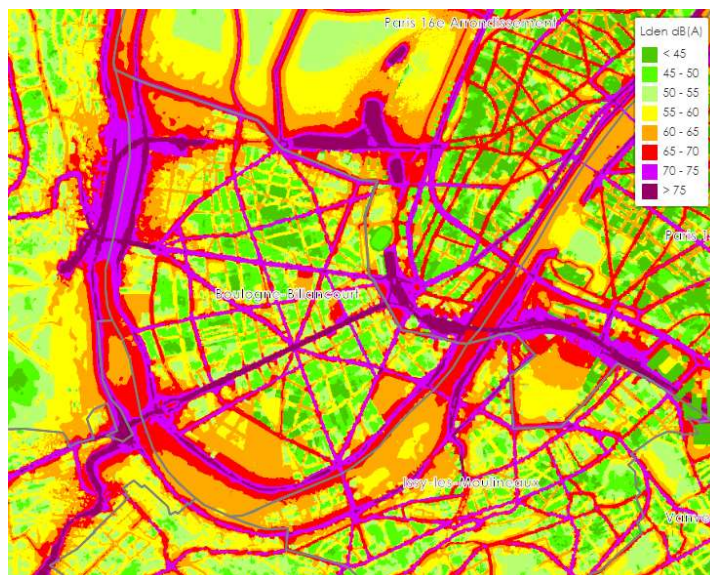
Source BRUITPARIF : « Exposition au bruit des transports dans la zone dense de la région Ile-de-France, février 2019 »

La carte ci-dessous indiquant le % de la population exposé à un niveau sonore Lden dépassant les 68 dB(A) fait apparaître « en rouge » la ville de Boulogne-Billancourt comparativement aux autres communes de la région Ile-de-France.



Source BRUITPARIF : « Exposition au bruit des transports dans la zone dense de la région Ile-de-France, février 2019 »

La carte suivante fait apparaître les niveaux sonores très importants enregistrés sur les grands axes de la ville.



Source BRUITPARIF : carte des niveaux sonores représentant l'indice de bruit Lden sur une journée complète.

- **Lutte contre le changement climatique**

Lors de la 2^e réunion publique sur le PLAN CLIMAT GPSO du 17 juin 2019 ont été exposés les éléments clés du Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET), en présence du cabinet ALTEREA ; ce plan devait être validé fin septembre 2019 par le Conseil de Territoire, puis faire l'objet de consultations avant d'être arrêté définitivement en juin 2020.

Le groupe de travail en retient que :

- Les transports contribuent à **18%** des émissions totales GES, dont 14% pour le transport de personnes et 4% pour le transport de marchandises.

- Parmi les différents axes clés figure l'axe 3 « **Améliorer la qualité de l'air** », dont les priorités d'action exprimées par les acteurs du territoire sont :
 - ✓ Renforcer le maillage des pistes cyclables
 - ✓ Installer des parkings vélo
 - ✓ Améliorer le partage de l'espace public entre les différentes mobilités
 - ✓ Poursuivre la densification du réseau de transports en commun
 - ✓ Déployer un réseau de bornes de recharge pour les véhicules électriques
 - ✓ Améliorer les conditions de déplacement des piétons

Ces orientations sont parfaitement cohérentes avec celles déjà mentionnées ci-dessus et le groupe de travail a estimé qu'il convenait maintenant d'accélérer leur mise en œuvre à Boulogne-Billancourt.

F. Concurrence croissante des modes de déplacement.

Chaque protagoniste souhaite, pour répondre à ses besoins particuliers, davantage de place sur un domaine public qui n'est pas extensible. La satisfaction du cumul de ces demandes s'avère de plus en plus difficile pour la collectivité, en charge de l'intérêt général, qui doit arbitrer entre des usages parfois incompatibles entre eux.

- **La Ville n'est pas démunie**

Le domaine public routier fait l'objet d'une demande d'utilisation croissante - concentration de la population oblige (voir D ci-dessus : Les évolutions de Boulogne, statistiques sur la mobilité) - avec des usages de plus en plus diversifiés par des véhicules ou des engins de déplacement dont la typologie ne cesse pas de s'élargir. Avec à la clé des problèmes de plus en plus aigus de sécurité, de nuisances et de conflits entre usages concurrents.

Plusieurs réponses peuvent être apportées par la collectivité pour surmonter ces difficultés, en s'appuyant sur une palette d'outils (la réglementation ; la réalisation d'infrastructures, la tarification de l'usage ; l'incitation ; l'éducation et la formation) :

- . Interdire ou limiter la circulation de certains véhicules (par exemple des poids lourds) sur certains itinéraires ou à certaines heures (limitation des livraisons ou de la circulation à proximité immédiate des écoles...);
- . Aménager l'emprise pour séparer les flux selon leur nature (couloirs de bus ; pistes cyclables...) et améliorer la sécurité des différentes catégories d'utilisateurs ;
- . Tarifier l'usage de ce domaine public. C'est devenu la règle pour le stationnement des automobiles sur la voie publique, avec un régime spécifique pour les résidents. Et ceci pourrait devenir la règle pour l'utilisation de ce domaine avec l'institution de péages urbains dans les grandes villes (comme à Londres), auquel la loi LOM a renoncé dans le contexte des Gilets jaunes ;
- . Détourner la circulation de transit en offrant une possibilité de contournement de la ville (utilisation des quais de Boulogne, par exemple) et décourager la circulation automobile en centre-ville en organisant une offre de parkings publics ou privés en périphérie et des transports collectifs permettant de gagner facilement ce centre ;
- . Inciter à des changements d'habitudes ou de comportements (à prendre les transports collectifs par la diffusion du versement transport parmi les employeurs et la prise en charge partielle par ces derniers des frais de transport des salariés ; par le développement d'une offre de covoiturage ou la concentration logistique aux abords de la ville avec une logistique du dernier kilomètre mutualisée et effectuée par de petits véhicules non polluants...);

. Eduquer et former dès le plus jeune âge aux règles de comportement élémentaires sur la voie publique, dont le respect d'autrui et du code de la route.

Parmi les perturbations récentes à Boulogne, on peut noter les évolutions suivantes : la privatisation croissante des trottoirs par des concessions consenties aux commerces de restauration (au nom de la valorisation du domaine public et de l'augmentation du chiffre d'affaires), avec des conséquences négatives pour les piétons ; la réduction de l'espace disponible sur les trottoirs et leur encombrement par des dispositifs destinés à empêcher le stationnement sauvage des voitures, par le stationnement sans limite des scooters et motos, par leur envahissement par des dispositifs de signalisations posés de manière incohérente et parfois dangereux pour les piétons ; l'apparition de véhicules nouveaux empruntant indifféremment les trottoirs ou la chaussée (rollers ; monoroues, gyropodes et hoverboards ; triporteurs pour la conduite des enfants à l'école ; trottinettes électriques ou non ; vélos électriques avec une vitesse de circulation accrue...), sans évoquer la croissance du parc de scooters et de motos...

Une des conséquences de ces évolutions est une perception généralisée d'une dégradation de la sécurité de la voie publique par toutes les catégories d'usagers, chacune ayant peur des comportements imprévisibles des autres.

- ***Reformuler et diffuser les règles d'un partage apaisé de la voie publique***

Il convient donc d'élaborer et surtout ensuite de diffuser de manière répétitive une culture du partage de l'espace public qui tienne compte de ces évolutions et contribue à régler les problèmes mentionnés ci-dessus.

L'une des recommandations du groupe de travail est d'élaborer le Code de la Rue à Boulogne, comme l'ont déjà fait quelques villes comparables pour apaiser le partage de l'espace public et modifier les comportements (Voir Liste des Recommandations).

D'autres initiatives sont décrites ci-dessous à titre d'illustration de ce qu'il conviendrait de faire.

Les piétons

Historiquement le trottoir leur appartient, c'est leur domaine. Le piéton ne se discipline pas de lui-même et il convient de le sensibiliser en communiquant sur le partage de son terrain, tout en prenant des mesures concrètes pour désencombrer le trottoir de ce qui ne devrait pas y être (cf ci-dessus).

Le marquage au sol sur les trottoirs devrait également être plus clair et, si possible, créer une « barrière » physique (rebord, pique...) afin que chacun soit en sécurité et que les enfants puissent courir sans danger.

Les EDP (vélos, gyropodes, trottinettes...)

Actuellement, tous ces moyens de déplacement utilisent les trottoirs et la voie publique de manière anarchique. La loi LOM joue un rôle de clarification sur leurs conditions d'utilisation à condition que son application soit précédée d'une bonne communication. En particulier, la Ville devrait rapidement communiquer auprès du grand public sur le contenu du décret n° 2019-1082 du 23 octobre 2019 relatif à la réglementation des engins de déplacement personnel en diffusant largement des dépliants à ce sujet.

Moyens :

Actuellement, un travail est mené au sein des écoles primaires, où les enfants passent un brevet vélo, ce qui contribue à leur donner des notions de savoir-faire et de savoir-vivre.

Cette initiative pourrait être développée au sein des collèges car les enfants sont davantage utilisateurs de transports à ces âges, sous forme d'ateliers de bonne conduite. Voir en ce sens les ateliers organisés par Meudon, Sèvres et Ville d'Avray sur le comportement à adopter dans un car.

Des rencontres pourraient aussi être organisées avec la police municipale pour expliquer les risques.

Distribution de flyers dans les boîtes aux lettres, informations dans le BBI, mais aussi dans les écoles grâce aux éco délégués. Ces petits ambassadeurs de l'environnement pourraient jouer un rôle utile de sensibilisation.

Les responsables d'établissement pourraient également, lors de leur réunion de rentrée, (parents et enfants) intervenir sur ce sujet, à l'aide des outils de communication mis en place par la Ville.

Les ASVP (Agents municipaux de surveillance de la Voie Publique) pourraient aussi être invités à tenir un rôle important dans la diffusion des bonnes pratiques. Par exemple, si un vélo ou une trottinette roule sur le trottoir, l'ASVP aurait pour mission d'arrêter la personne et de lui donner un flyer. Cette action non répressive serait valorisante pour l'ASVP et dissuasive pour le contrevenant.

Bref, il s'agit d'une action de longue haleine, qui doit viser si possible au même moment toutes les catégories d'utilisateurs (automobilistes, motards, cyclistes, piétons...) afin qu'aucune ne se sente directement ostracisée comme responsable des problèmes globaux. Par exemple, si la Ville décidait de réduire la vitesse à 30 km/h sur certaines voies, cette décision devrait s'inscrire dans une communication globale expliquant que c'est une contribution des automobilistes à l'amélioration de la sécurité mais que celle-ci va s'accompagner d'une contribution équivalente des autres catégories d'utilisateurs de la voie publique (respect des feux rouges par les piétons et les cyclistes, des pistes cyclables par les motards etc.).

G. Passer à la vitesse supérieure

- ***Les atouts de la Ville, une situation favorable.***

Boulogne-Billancourt a une configuration très compacte et ses 6 km² sont proches d'une surface circulaire, de sorte qu'aucun point de la Ville n'est à plus de 4km d'un autre. L'altitude de Boulogne va de 28m à 40m et il n'y a pas de côte : les escarpements que l'on trouve à Meudon ou Sèvres n'existent pas à Boulogne-Billancourt.

La Ville est entourée par la Seine et par la Ville de Paris, ce qui limite le nombre d'accès et rend plus simple les entrées et sorties de la Ville, notamment à bicyclette. Les berges de la Seine et le Bois de Boulogne, le Parc de St Cloud constituent autant d'opportunités de ballades en famille.

Paris, le Grand Paris et la Région Ile de France sont des locomotives en matière de développement des mobilités douces. Paris est parmi les villes européennes les plus dynamiques en matière de vélo.

Enfin Boulogne a fait récemment de nombreux travaux de renouvellement. Certains îlots, certains axes ou même certains quartiers sont totalement nouveaux (Grand Place, Trapèze...) ce qui doit

permettre de redessiner les voies de communication en prévoyant un schéma en conformité avec la loi LAURE.

La LAURE

La **Loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie** du 30 décembre 1996, couramment appelée *Nouvelle loi sur l'Air*, **LAURE** ou encore *loi Corinne Lepage*, est une loi cadre (n°96-1236) française.

Nous ne parlerons dans cette page que de l'article 20 de la LAURE qui dispose :

A compter du 1er janvier 1998, à l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. L'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de déplacements urbains, lorsqu'il existe.

Ces dispositions ont été intégrées tel quel au code de l'environnement (article L228-2) depuis l'entrée en vigueur de la loi SRU (loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains, décembre 2000).

Si cet article de loi traduit une volonté politique de systématiser la réalisation d'aménagement cyclable en milieu urbain, seule la jurisprudence permet de réellement mesurer sa portée pratique. Cet article revient en détail sur les précisions importantes apportées par les décisions de justice qui ont été rendues.

À titre d'informations, la FUB a mis en place une « [cellule juridique](#) ». Celle-ci a vocation à conseiller les associations membres qui font appel à elle, notamment dans le cadre de recours reposant sur le non-respect de l'article L228-2 du code de l'environnement.

(La FUB est la Fédération des Usagers de la Bicyclette)

L'intention est évidemment de ne plus seulement polariser les installations de voirie sur les voitures individuelles (circulation et stationnement) mais donner une place rééquilibrée aux mobilités douces.

- **Les freins bien connus**

La ville est traversée par plusieurs routes départementales à fort trafic dont la gestion incombe au département et sur laquelle la Ville a peu d'influence.

La gestion de la Seine, de ses berges et de ses accès est administrativement morcelée (L'Etat, Haropa (Port Autonome de Paris), le Département, Voies Navigables de France) ce qui en rend la gestion assez complexe.

Enfin la population de Boulogne (voir A : les attentes des Boulonnais) n'est pas encore entièrement convaincue par la nécessité de réduire progressivement la place de la voiture individuelle, que ce soit en matière de stationnement ou de circulation.

- **Constats sur la situation actuelle**

La ville de Boulogne Billancourt n'est pas au premier rang en ce qui concerne le développement des mobilités douces et du Vélo en particulier. De son côté, la ville de Paris est très dynamique. Il nous semble que, tout en tenant compte de ses spécificités propres, Boulogne-Billancourt pourrait en tirer parti. Les raccordements à bicyclette à la Ville de Paris (liaison Bois de Boulogne, Allée des Fortifications, Porte de St Cloud, liaison Voie sur berge) devraient être aménagés. Cela répondrait à une attente forte des Boulonnais.

Le plan Vélo de GPSO qui était offensif en 2012 n'a pas avancé comme prévu comme le montre le comparatif entre le plan prévu en 2012 et ce qui a réellement été fait à fin 2019. Le développement s'est fait à petite vitesse, soit pour des raisons budgétaires, soit du fait des oppositions des riverains.



Le plan 2012 de GPSO (à gauche) prévoyait un quadrillage complet de pistes et itinéraires cyclables. A droite les réalisations à fin 2019.

Par ailleurs, la ville pourrait mieux tirer parti de la Seine. Les berges sont encore largement inaccessibles : elles sont soit confisquées, soit bordées au plus près par les axes routiers. Pourtant, les installations réalisées rive gauche (à Issy les Moulineaux, à Meudon, à Sèvres) incitent à accélérer le programme de reconquête des berges pour les piétons et les cyclistes. Par ailleurs, les traversées de la Seine à vélo sur les différents ponts sont parfois périlleuses, en particulier la traversée du Pont de Sèvres avec un tracé de pistes cyclables sur le trottoir d'un seul côté, et surtout des accès à cette piste cyclable problématiques des deux côtés du pont, ce qui a pour conséquence que de nombreux deux roues circulent sur la voirie automobile et s'exposent au danger.

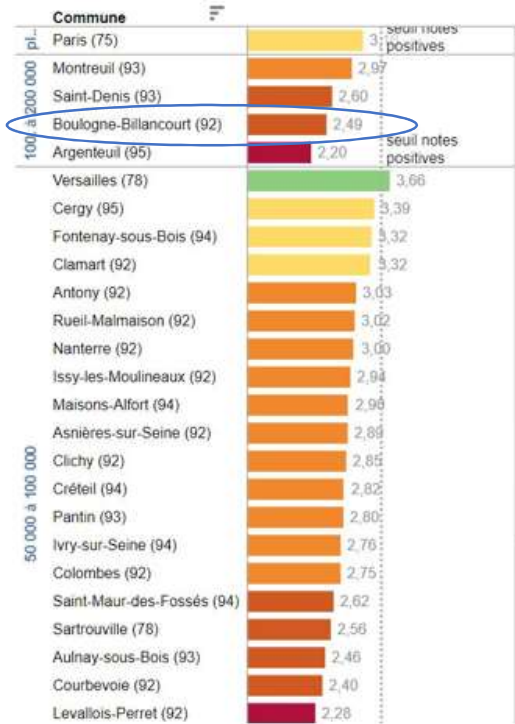
La ville n'a pas tiré parti des différentes rénovations passées. Le centre-ville n'a, à l'époque, pas été réalisé en pensant aux mobilités douces ni aux piétons : il n'y a pas la moindre piste cyclable ; des voitures circulent au beau milieu de la Grand Place ; très peu de stationnements pour les 2 roues étaient prévus ; la communication entre la Grand Place et la Mairie traverse deux axes pour voitures avec la rue Le Corbusier et la rue Gallieni qui offrent quelques places de stationnement (autorisé ou non) sur la voirie alors qu'un schéma tourné vers les mobilités douces aurait pu être implanté. De même, l'accès au parking souterrain des Passages est très mal placé et en plein milieu du périmètre piétons alors qu'il aurait dû être installé en périphérie de zone, comme l'est l'autre accès rue d'Aguesseau.

Concernant le Trapèze, si des voies piéton et cyclistes ont été prévues dans les nouveaux quartiers, (à l'exception de l'avenue Pierre Lefauchaux complètement oubliée), il reste du travail pour raccorder ce réseau au reste de la Ville. La rue Yves Kermen qui devait devenir un axe vélo traversant le sud de Boulogne est pour l'instant occupée par des stationnements en voirie sur 3 lignes, des trottoirs redondants et des voies cyclables sur les trottoirs qui ne correspondent pas aux besoins des cyclistes.

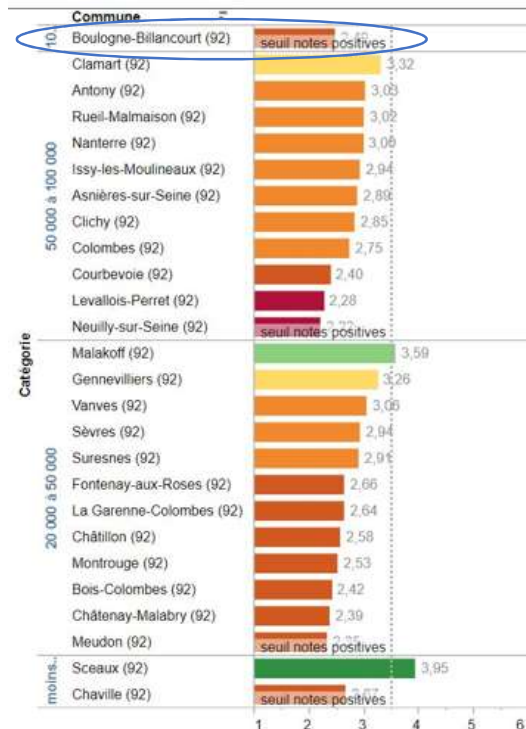
Enfin, en matière d'aménagements cyclables, la Ville de Paris est classée dans les meilleures villes de France et d'Europe, encore loin des champions, mais honorablement. De son côté, Montreuil est une des villes (il y en a d'autres) qui accélèrent le plus leur plan Vélo. On trouve ci-dessous des extraits des engagements pris par Montreuil pour 2022 :



Concernant l'appréciation par les usagers des aménagements cyclables et de leur place dans la ville, la FUB (Fédération des Usagers de la Bicyclette) réalise régulièrement un grand sondage qui permet de classer les villes dans toute la France à partir d'une vingtaine de questions bien que chaque commune ait ses spécificités qui rendent les comparaisons difficiles ; c'est le « baromètre des villes cyclables ». La place de Boulogne (notée 2,49) laisse des marges de progrès (comparativement aux communes d'île de France ou même à celles des Hauts de Seine) compte tenu des ambitions et des efforts réalisés par GPSO. Ce classement est plus favorable à Paris qui n'est pas pour autant en tête en France (Strasbourg coiffe le palmarès). Les efforts entrepris doivent être renforcés et permettront certainement d'atteindre un meilleur niveau dans le prochain classement.



Classement 2017 des villes d'île de France.



Classement 2017 des villes des Hauts de Seine.

- **Conclusion**

Boulogne-Billancourt n'est pas inactive en matière de mobilités douces : le plan Vélo se développe depuis plusieurs années au sein de GPSO avec des réunions de concertation. De nombreux aménagements cyclables ont récemment vu le jour, tant pour le stationnement que pour la circulation, notamment les Doubles Sens Cyclables. La subvention pour l'achat de VAE (Vélo à Assistance Electrique) est un succès. Les implantations cyclables sur les avenues Robert Schumann et Pierre Grenier ont été saluées unanimement.

Cependant, il reste des points noirs signalés par les usagers, notamment au Pont de Sèvres, rue Yves Kermen et sur les quais, qui méritent une solution rapide.

L'environnement cyclable (vélos, trottinettes et autres EDP) de Boulogne, malgré ses progrès récents, n'est pas encore suffisamment sécurisé pour permettre aux enfants et aux familles de laisser leur voiture au garage de façon régulière.

Dans ces conditions, la situation doit amener Boulogne-Billancourt à accélérer les actions permettant de réduire l'impact de la voiture individuelle : un plan vélo complété, cohérent et ambitieux, un programme de piétonisation et de partage entre les différents modes de déplacement et la reconquête accélérée des berges de la Seine.

H. Risques de l'inaction

S'agissant d'une matière qui touche au **droit des citoyens de vivre dans un environnement sain**, consacré par l'article 1^{er} de la loi constitutionnelle du 1er mars 2005 relative à la Charte de l'environnement, et au **droit à la santé**, la responsabilité des collectivités publiques sera, au vu des développements récents, de plus en plus recherchée et mise en cause en cas de dépassement des valeurs limite d'émissions ou de réchauffement climatique.

- **La montée en puissance des contentieux sur la qualité de l'air**

En 2017, cinq polluants atmosphériques – dont le dioxyde d'azote (NO₂), les particules fines (PM₁₀ et PM_{2,5}) et l'ozone (O₃) sur les douze qui sont réglementés à l'échelle européenne par les directives 2008/50/CE et 2004/107/CE assurant un cadre commun pour la gestion de la qualité de l'air et l'information du public - ont donné lieu à des dépassements des normes sanitaires relatives à la qualité de l'air selon le Commissariat général au développement durable (CGDD)¹¹. Ces dépassements sont récurrents et persistants pour les trois polluants ci-dessus.

Si la tendance est à la réduction des émissions depuis une vingtaine d'années tant en ce qui concerne la fréquence des dépassements que le nombre de zones concernées, **la France ne respecte toujours pas les normes européennes**. Pour l'O₃, vingt-huit agglomérations ont affiché des dépassements de la valeur seuil et huit agglomérations, situées dans le Sud de la France, sont sujettes chaque année à des concentrations en O₃ supérieures à la norme. **Pour le PM₁₀, trois agglomérations (dont Paris et Lyon) ont été en infraction** et Paris a enregistré des dépassements chaque année sur la période 2007-2017. **Pour le NO₂**, douze agglomérations ont été en infraction en 2017 et, sur la période 2000-2017, **cinq agglomérations affichent chaque année des dépassements** (de Lyon, Marseille-Aix-en-Provence, Montpellier, Paris et Strasbourg). **Les concentrations annuelles déclarées en 2016 ont atteint 96**

¹¹ Voir aussi le Rapport d'information n° 412 (2017-2018) de Mme Nelly TOCQUEVILLE, fait au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable, déposé le 11 avril 2018.

µg/m³ à Paris, soit en moyenne plus de deux fois la valeur limite annuelle (40 µg/m³). Boulogne appartenant à l'agglomération parisienne, sa situation n'est pas fondamentalement différente de celle de Paris et elle se trouve exposée aux mêmes risques juridiques.

La Commission européenne a saisi, pour la première fois en 2011, la CJUE (Cours de Justice de l'Union Européenne) pour dépassement par la France de la norme relative aux particules fines PM10 et adressé une mise en demeure complémentaire en 2013 pour insuffisance d'ambition des plans de protection de l'atmosphère (PPA).

En mai 2018, elle a fait de même à l'égard de six Etats-membres, dont la France, pour dépassement notables et persistants de la norme relative au NO₂ et pour manquement à l'obligation de prendre des mesures appropriées pour écourter le plus possible les périodes de dépassement. Les 12 zones mentionnées ci-dessus (dont Paris) sont visées. La jurisprudence de la CJUE dans ce domaine étant désormais bien établie (voir par exemple CJUE, 3^{ème} chambre, 22 février 2018, Commission c/ Pologne, aff n° C/336-16 ; CJUE, 3^{ème} chambre, 5 avril 2017, Commission c/ Bulgarie, aff n° C/488-15 ; CJUE, 1^{ère} chambre, 19 décembre 2012, Commission c/Italie, aff n° C/68-11 ; CJUE, 1^{ère} chambre, 15 novembre 2012, Commission c/Portugal, aff n° C/34-11 ; CJUE, 5^{ème} chambre, 10 mai 2011, Commission c/Suède, aff n° C/479-10 ; CJUE, 3^{ème} chambre, 24 mars 2011, Commission c/ Slovénie, aff n° C/365-10), la condamnation de la France est hautement probable.

D'ailleurs, par un arrêt récent (CJUE, septième chambre, Commission c/République française, 24 octobre 2019, aff n° C-636/18), la cour vient de condamner l'Etat pour avoir dépassé *« de manière systématique et persistante la valeur limite annuelle pour le dioxyde d'azote (NO₂) depuis le 1er janvier 2010 dans douze agglomérations et zones de qualité de l'air françaises, à savoir Marseille ..., Toulon ..., Paris ..., Clermont-Ferrand ..., Montpellier ..., Toulouse ..., zone urbaine régionale Reims Champagne-Ardenne ..., Grenoble ..., Strasbourg ..., Lyon ..., zone urbaine régionale Vallée de l'Arve ... et Nice ..., et en dépassant de manière systématique et persistante la valeur limite horaire pour le NO₂ depuis le 1er janvier 2010 dans deux agglomérations et zones de qualité de l'air, à savoir Paris ... et Lyon ..., la République française a continué de manquer, depuis cette date, aux obligations qui lui incombent en vertu de l'article 13, paragraphe 1, de la directive 2008/50/CE du Parlement européen et du Conseil, du 21 mai 2008, concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe, lu en combinaison avec l'annexe XI de cette directive, et ce depuis l'entrée en vigueur des valeurs limites en 2010. »*

Saisi par Les Amis de la Terre¹², le Conseil d'Etat avait anticipé cet arrêt et également jugé par décision n° 394254 du 12 juillet 2017 que les dispositions de la directive 2008/50/CE du 21 mai 2008 relatives au respect des valeurs limites de polluants atmosphériques imposent à l'Etat de prendre les mesures suffisantes pour que les périodes de dépassement des valeurs limites soient les plus courtes possible¹³.

¹² Cette association avait déjà saisi le Conseil d'Etat en 2007 d'un recours contestant la légalité de l'arrêté du 7 juillet 2006 approuvant le plan de protection de l'atmosphère de la région Ile-de-France mais ce recours avait été rejeté par une décision n° 300952 du 26 mars 2008 au motif notamment qu'il n'était pas établi *« que les mesures prévues seraient manifestement insuffisantes par rapport aux objectifs du PPA »*.

¹³ Ct 3 : *« il résulte des dispositions des articles 13 et 23 de la directive du 21 mai 2008, telles qu'interprétées par la Cour de justice de l'Union européenne dans l'arrêt ClientEarth du 19 novembre 2014, C-404/13, que les personnes physiques ou morales directement concernées par le dépassement des valeurs limites fixées par l'annexe XI de cette directive après leur date d'entrée en vigueur doivent pouvoir obtenir des autorités nationales, le cas échéant en saisissant les juridictions compétentes, l'établissement d'un plan relatif à la qualité de l'air conforme à son article 23 lorsque n'est pas assuré le respect des exigences résultant de son article 13 ; que si les Etats membres disposent d'une certaine marge d'appréciation pour la détermination des mesures à adopter, celles-ci doivent, en tout état de cause, permettre que la période de dépassement des valeurs limites soit la plus courte possible ; que l'élaboration d'un plan relatif à la qualité de l'air conforme à l'article 23, paragraphe 1, deuxième alinéa, de cette directive ne saurait permettre, à elle seule, de considérer que l'Etat membre en cause*

Il a donc enjoint au Premier Ministre et au ministre de l'environnement d'élaborer et de mettre en œuvre au plus vite dans chacune des zones concernées un plan relatif à la qualité de l'air permettant de ramener les concentrations en NO2 et PM10 sous les valeurs limites fixées par l'article R. 221-1 du code de l'environnement dans le délai le plus court possible et de les transmettre à la Commission européenne avant le 31 mars 2018.

En réponse à la méconnaissance du droit européen et pour s'y conformer à l'avenir, la loi d'orientation des mobilités institue des plans d'action spécifiques pour la réduction des émissions de pollution atmosphérique, avec des obligations renforcées pour les EPCI et les autorités détentrices du pouvoir de police de la circulation (cf 2.1 ci-dessus). Sous cet aspect, ce texte peut être lu comme un transfert de responsabilité et de charges de l'Etat vers les collectivités territoriales en ce qui concerne les conséquences de la pollution de l'air.

Les mesures à prendre par les collectivités publiques pour améliorer la qualité de l'air s'apprécient par rapport aux risques encourus par la population en fonction des connaissances scientifiques du moment. De ce point de vue, grâce aux mécanismes de suivi de la qualité de l'air mis en place et aux études épidémiologiques, ces connaissances progressent. C'est ainsi, à titre d'exemple, que l'Agence nationale de sécurité sanitaire (ANSES) vient, dans un avis d'août 2019¹⁴, de passer en revue la littérature scientifique internationale sur les effets de la pollution atmosphérique. L'ANSES **confirme, avec des niveaux de preuve forts, les effets sur la santé** (atteintes respiratoires et cardiovasculaires, retards cognitifs de certains enfants, décès anticipés) **liés à certaines composantes des particules de l'air ambiant** dont les particules ultrafines ((PM10, PM2,5, PM1,0...)¹⁵, le carbone suie et le carbone organique. Elle recommande de prendre en compte en priorité ces trois indicateurs particuliers dans les politiques publiques relatives à l'air. Elle confirme également, avec des niveaux de preuve forts, les effets sur la santé de l'exposition à différentes sources d'émission en particulier le trafic routier, la combustion de charbon, de produits pétroliers et de biomasse et insiste donc sur la nécessité d'agir sur ces sources d'émission. Concernant les émissions de polluants issues du trafic routier, **l'Agence conclut que les évolutions de technologies du parc de véhicules permettront une diminution plus ou moins marquée de la pollution de l'air ambiant selon les scénarios, mais qu'elles seront insuffisantes pour améliorer, à elles seules, la qualité de l'air ambiant dans les agglomérations.** Ainsi, en complément des évolutions technologiques des véhicules, l'Anses insiste sur la nécessité de promouvoir des technologies alternatives réduisant drastiquement l'émission de polluants (dont l'électromobilité) **et surtout la réduction du trafic, dans le cadre de politiques relatives à l'air. La**

a néanmoins satisfait aux obligations qui s'imposent à lui en vertu de l'article 13 de cette directive ; qu'il en résulte, enfin, qu'il appartient à la juridiction nationale compétente éventuellement saisie, de prendre, à l'égard de l'autorité nationale, toute mesure nécessaire, telle une injonction, afin que cette autorité établisse le plan exigé par ladite directive dans les conditions que celle-ci prévoit ; »

¹⁴ Saisine n° 2014-SA-0156 disponible sur <https://www.anses.fr/fr/system/files/AIR2014SA0156Ra.pdf>

¹⁵ Les particules ultrafines ou PM0,1, qui sont d'origine naturelle ou anthropique, sont des particules de taille nanométrique (moins de 0,1 µm ou 100 nanomètres de diamètre) qui pénètrent profondément dans les poumons et peuvent franchir la barrière pulmonaire. Importantes par leur volume, elles contribuent aux effets dommageables des pics de pollution et de la pollution chronique. Des études épidémiologiques récentes ont montré que certaines personnes vulnérables (enfants, personnes âgées) ou déjà fragilisées (allergiques, malades) sont plus sensibles que les autres à ces particules présentes dans l'air urbain, avec des effets plus sévères sur la santé. C'est notamment le cas de personnes âgées souffrant de maladies respiratoires et cardiovasculaires.

Cette catégorie majeure de polluant ne faisant encore l'objet d'aucune réglementation, y compris au niveau européen, il s'agit pour certains d'un des futurs scandales de santé publique et d'un domaine où devrait être mis en œuvre le principe de précaution. La région Ile-de-France –Airparif- va prochainement déployer de nouveaux capteurs pour mieux mesurer le niveau de pollution de l'air.

réduction du trafic peut, entre autres, être encouragée par le renforcement des transports en communs, de l'intermodalité (différents moyens de transports lors d'un même trajet tels que l'automobile, transports en commun, modes de transport actifs, ...) et de modes actifs de transport (marche à pied, vélo, ...).

Le groupe de travail ne dissimule pas l'ampleur de l'effort requis compte tenu de la structure du parc automobile en France, caractérisée par la plus forte concentration en Europe des véhicules les plus polluants¹⁶. Et selon l'OCDE¹⁷, la pollution de l'air due au diesel provoquerait environ 40 000 morts prématurées par an en France.

En cet état des connaissances, les risques juridiques pesant sur les collectivités territoriales et sur l'État, notamment sur le vide juridique concernant les particules ultrafines, ne peuvent que croître dans un avenir proche.

- ***L'inéluctable montée en puissance des contentieux climatiques***

La lutte contre le réchauffement climatique étant souvent présentée – à tort ou à raison- comme l'action principale à mener pour la protection de l'environnement, il est frappant de constater l'émergence très récente de colloques et d'une littérature juridique abondante sur le sujet.¹⁸ Mais aussi de décisions juridictionnelles qui marquent un tournant ou présentent une valeur de signal quant à l'évolution des mentalités ou des attentes des citoyens éclairés.

¹⁶ Transports et Environnement, 2017. Pour la Métropole du Grand Paris, le parc de 2 394564 véhicules est ainsi constitué début 2019 : 22 622 Crit'air E ; 511 070 Crit'air 1 ; 974 410 Crit'air 2 ; 553 571 Crit'air 3 ; 183 147 Crit'air 4 ; 48 277 Crit'air 5 ; 100 047 véhicules anciens non classés et 1 420 véhicules n'ayant pu être classés.

<https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/le-parc-de-vehicules-routiers-dans-les-territoires-engages-mettre-en-place-une-zone-faibles?rubrique=58&dossier=1347>

¹⁷ Simon Upton, OECD Environment Directorate, 2013. Voir aussi Approaches and issues in valuing the costs of inaction of air pollution on human health, A Alberini, A Bigano, J Post, E Lanzi - 2016 - oecd-ilibrary.org et Social costs of morbidity impacts of air pollution A Hunt, J Ferguson, F Hurley, A Searl - 2016 - oecd-ilibrary.org.

Institut des sciences juridique et philosophique de la Sorbonne UMR-CNRS 8103, Les contentieux climatiques, Dynamiques en France et dans le monde, colloque du 11 juin 2019,

https://www.pantheonsorbonne.fr/fileadmin/Servicecom/2019/evenements_2019/20190503_ColloqueContentieuxClimatiques_Programme.pdf ;

Columbia law school, L'état du contentieux climatique, Heinrich Böll Stiftung, mai 2017,

¹⁸ Institut des sciences juridique et philosophique de la Sorbonne UMR-CNRS 8103, Les contentieux climatiques, Dynamiques en France et dans le monde, colloque du 11 juin 2019,

https://www.pantheonsorbonne.fr/fileadmin/Servicecom/2019/evenements_2019/20190503_ColloqueContentieuxClimatiques_Programme.pdf ;

Columbia law school, L'état du contentieux climatique, Heinrich Böll Stiftung, mai 2017,

http://fr.boell.org/sites/default/files/the_status_of_climate_change_litigation_-_a_global_review_-_un_environment_-_may_2017_-_fr.pdf ;

Laura Canali, Les contentieux climatiques contre les entreprises :

bilan et perspectives, Université d'Aix-Marseille, <https://hal-amu.archives-ouvertes.fr/hal-02106564/> ;

ÉNERGIE - ENVIRONNEMENT –INFRASTRUCTURES, n° 5 mai 2019, dossier sur les recours climatiques en France

<https://web.lexisnexis.fr/unerevues/pdf/une/eei1905.pdf> ;

Revue juridique de l'environnement, 2017/HS17

(n° spécial), Après l'accord de Paris, quels droits face au changement climatique ?,

<https://www.cairn.info/revue-revue-juridique-de-l-environnement-2017-HS17.htm> ;

Christel Cournil et Camila Perruso, Réflexions sur « l'humanisation » des changements climatiques et la « climatisation » des droits de l'Homme. Émergence et pertinence, La Revue des droits de l'homme, Revue du Centre de recherches et d'études sur les droits fondamentaux 14/2018, <https://journals.openedition.org/revdh/pdf/3930> ;

Christian Huglo, Journal spécial des sociétés, droit du climat, 23 juin 2018, n° 45,

https://www.jss.fr/JSS_AS_WEB/DOC/JSS/2018/JSS_45.pdf

Le 9 octobre 2018 la Cour d'appel de La Haye (Gerechtshof Den Haag) statuant en appel dans l'affaire Urgenda¹⁹, par exemple, en se fondant sur le devoir de diligence incombant à l'Etat, imposé au gouvernement néerlandais de faire davantage pour contribuer à la lutte contre le changement climatique (aff n° 200.178.245/01). Débiteur d'un devoir de protection des citoyens, cet Etat doit mettre en œuvre l'objectif de réduction de ses émissions de 25% par rapport aux niveaux de 1990 pour l'année 2020²⁰.

Des litiges climatiques similaires ont été intentés contre les Etats en Norvège, au Pakistan, en Colombie, en Suisse et devant l'Union européenne ainsi qu'aux Etats-Unis. En août 2015, 21 jeunes âgés de 10 à 21 ans, soutenus par l'association Our Children's Trust, ont déposé, en se fondant sur la doctrine du « public trust », un recours devant un tribunal de l'Oregon (aff Juliana v/ USA), accusant le gouvernement de les mettre en danger et de violer "leurs droits constitutionnels" en soutenant notamment les industries fossiles responsables du changement climatique. Malgré les tentatives de l'administration Trump pour faire déclarer ce recours irrecevable, la Cour suprême des Etats-Unis a autorisé cette action en justice contre le gouvernement le 30 juillet 2018 et confirmé sa position le 2 novembre de la même année en estimant que **ce litige était d'un ordre différent de celui d'une affaire environnementale type car l'inaction des défendeurs (le gouvernement américain) a tellement endommagé l'environnement que cela menace les droits fondamentaux à la vie et à la liberté des demandeurs**. Depuis lors, ce recours a été dupliqué contre plusieurs Etats fédérés et des compagnies pétrolières devant plus de 50 juridictions.

L'affaire dite People's Climate Case a été quant à elle introduite le 23 mai 2018 devant le Tribunal de première instance de l'Union européenne (TPIUE) par une dizaine de familles originaires d'Europe et du monde (Portugal, Allemagne, France, Italie, Roumanie, Kenya, Suède et Fidji) avec le soutien d'organisations environnementales comme CAN-Europe et Germanwatch. Le 13 août 2018, la CJUE a jugé recevable ce recours dirigé contre le Parlement européen et le Conseil de l'Union européenne, qui soutient que l'objectif climatique 2030 est inadéquat et viole leurs droits humains.

La pétition « L'affaire du siècle », lancée en France par quatre associations de défense de l'environnement fin 2018, a été soutenue par plus de deux millions de personnes. Dans cette pétition, les ONG Notre Affaire à Tous, Greenpeace France, la Fondation pour la Nature et l'Homme, et Oxfam France²¹, se disaient prêtes à attaquer l'Etat français en justice afin qu'il "*respecte ses engagements climatiques, et protège nos vies, nos territoires et nos droits.*" Saisi d'une demande indemnitaire préalable le 17 décembre 2018, l'Etat avait deux mois pour répondre. Au vu de la réponse négative du Premier Ministre, **les associations ont introduit leur recours indemnitaire le 14 mars 2019 devant le tribunal administratif de Paris.**

Dans une lettre en date du 22 octobre 2018 adressée au président de Total SA, les maires de plusieurs villes françaises et des ONG ont demandé à cette entreprise d'agir pour limiter le réchauffement climatique à 1,5° du fait de "*l'absence, dans son plan de vigilance, de référence au risque climatique et d'actions adaptées pour le réduire.* » Le 18 juin 2019, les mêmes ont adressé une mise en demeure au groupe Total pour manquement à son devoir de vigilance en matière climatique, l'article L. 225-102-4 du Code de commerce l'imposant. Et le 24 juin 2019, deux ONG et quatre associations

¹⁹ Martha Torre-Schaub, L'affirmation d'une justice climatique au prétoire (quelques propos sur le jugement de la cour du district de La Haye du 24 juin 2015), Revue québécoise de droit international, 2016, 29/1, p 161 et s, https://www.persee.fr/doc/rqdi_0828-9999_2016_num_29_1_2233

²⁰ Revue juridique de l'environnement, 2019/2 (volume 44), Le rapport du GIEC et la décision Urgenda ravivent la justice climatique, <https://www.cairn.info/revue-revue-juridique-de-l-environnement-2019-2-page-307.html>

²¹ <https://www.oxfamfrance.org/wp-content/uploads/2018/12/DP-LAffaire-du-Sie%CC%80cle-2.pdf>

ougandaises ont adressé une mise en demeure semblable concernant la filiale ougandaise et ses sous-traitants pour manquement à son devoir de vigilance en matière de protection des droits humains et de l'environnement. Si la mise en demeure reste sans effet, à l'issue d'un délai de trois mois, ses auteurs pourront saisir le juge civil pour obtenir, le cas échéant sous astreinte²², la mise en conformité du plan avec la loi.

Enfin, il est hautement probable que **la Cour européenne des droits de l'homme** (CEDH), ouverte aux recours individuels, sera également saisie de contentieux de cette nature. Sa jurisprudence en matière environnementale **reconnait d'ailleurs déjà l'obligation incombant aux Etats de protéger leurs ressortissants** en déployant tous les efforts afin d'éviter des catastrophes ayant pour origine l'action humaine (CEDH, 6 juillet 2009, Tatar c. Roumanie, n° 67021/01 pour une violation de l'article 8 - droit au respect de la vie privée et familiale – dans une affaire où les autorités roumaines n'avaient pas protégé le droit des requérants à un environnement sain et protégé²³, alors qu'ils vivaient à proximité d'une mine d'extraction d'or ; CEDH, 22 mars 2008, Boudaïeva et autres c. Russie, n° 15339/02, 21166/02, 20058/02, 11673/02 et 15343/02 pour une violation des articles 2 et 8 dans une affaire de décès suite à des coulées de boue).

Dans l'affaire néerlandaise citée ci-dessus du 9 octobre 2018, la Cour de la Hague s'est d'ailleurs fondée sur les articles 2 et 8 de la convention européenne des droits de l'homme pour juger que **l'Etat néerlandais avait une obligation positive de protection de ses citoyens**²⁴. Et ces mêmes articles sont invoqués devant le TA de Paris dans « L'affaire du siècle » également mentionnée ci-dessus.

Au vu de ces indices, il n'est guère douteux que, face à l'inaction ou à l'insuffisance des mesures adoptées par les collectivités publiques et les entreprises, **l'activisme judiciaire constituera un levier d'action et de pression important aux mains de collectifs de citoyens ou des ONG de défense de l'environnement**. Et que la question de la responsabilité de ces collectivités publiques et entreprises du fait de leur inaction ou de leur insuffisance d'action dans la lutte contre le changement climatique suscitera nombre d'autres recours dans le monde. La France ne fait pas exception et les recours climatiques y fleurissent et se multiplient. C'est un autre signal fort d'alerte pour les collectivités publiques à qui incombe la responsabilité d'améliorer la qualité de l'air dans les grandes agglomérations et de contribuer au recul des émissions de GES pour limiter les effets du réchauffement climatique.

- ***L'augmentation des accidents et des Incidents relevant de la police de la circulation***

Les comportements des conducteurs évoluent lentement et les indicateurs de mobilité ne sont pas tous bien orientés.

²² Dans sa décision n° 2017-750 DC du 23 mars 2017 (Ct 13), le Conseil constitutionnel a déclaré non conforme à la constitution l'infliction d'une amende, initialement prévue par le législateur, pour définition insuffisamment claire et précise du manquement.

²³ Selon la Cour, l'État a une obligation d'assurer la protection des citoyens en réglementant l'autorisation, le fonctionnement, l'exploitation, la sécurité et le contrôle des activités industrielles, de surcroît en cas d'activités dangereuses pour l'environnement et la santé humaine.

²⁴ § 43 «... *the State has a positive obligation to protect the lives of citizens within its jurisdiction under Article 2 ECHR, while Article 8 ECHR creates the obligation to protect the right to home and private life. This obligation applies to all activities, public and non-public, which could endanger the rights protected in these articles, and certainly in the face of industrial activities which by their very nature are dangerous. If the government knows that there is a real and imminent threat, the State must take precautionary measures to prevent infringement as far as possible. In light of this, the Court shall assess the asserted (imminent) climate dangers.* »

Les accidents à Boulogne

Les Hauts-de-Seine publient en *open data* des statistiques portant sur tous les types d'accident répertoriés dans le département²⁵. Des annexes décrivent aussi la sinistralité par commune. Les dernières statistiques disponibles pour Boulogne portent sur l'année 2017 et c'est de ces dernières que sont tirées les indications ci-dessous.

Le nombre des accidents a baissé de 221 en 2013 à 186 en 2017 et celui des blessés non hospitalisés de 221 à 166 sur la même période. Le nombre de tués - 3 - est resté stable tandis que celui des blessés hospitalisés est passé de 13 à 36.

La **typologie des tués**, qui figure dans le tableau ci-dessous, est également instructive en ce qu'elle **concerne exclusivement les piétons et conducteurs de deux-roues au cours des deux dernières années** :

	Piéton	Deux-roues	Véhicule léger
2013		3	
2014	1		
2015			1
2016	2	1	
2017	1	2	

La typologie des **conflits entre usagers** de la voie publique est également intéressante dans la mesure où elle met en évidence que ces conflits **concernent** selon un ordre décroissant **les rapports VL/deux-roues (40 %), VL/piétons (19 %) et VL/VL (10 %)**. Cette typologie est détaillée dans le tableau ci-dessous :

	Véhicule seul	Piéton	Vélo	Cyclo ou moto	VL	PL ou TC	Plus de 2 véhicules
Vélo	1	9	1	5	54	4	
Cyclo ou moto	98	63		16	364	10	
VL	52	196			102	9	
PL ou TC	1	6				1	
Plus de 2 véhicules							57

Les accidents corporels survenus en 2017 ont impliqué par ordre décroissant 157 VL, 111 cyclomoteurs ou motos, 54 piétons, 10 vélos et 4 PL.

Il est également intéressant de relever que **la sinistralité est dans l'ensemble plus élevée sur le réseau départemental que sur le réseau communal** :

²⁵https://opendata.hauts-de-seine.fr/explore/dataset/accidents-corporels-de-la-circulation-routiere/information/?disjunctive.cat_route1

		2013	2014	2015	2016	2017
Réseau départemental	Accidents	122	112	123	114	96
	Tués	3	1	1	2	2
	Blessés hospitalisés	4	9	17	9	14
	Blessés non hospitalisés	124	115	123	127	92
Réseau communal	Accidents	90	105	84	88	86
	Tués	0	0	0	1	1
	Blessés hospitalisés	8	12	5	7	20
	Blessés non hospitalisés	88	98	86	94	72

Au vu des données ci-dessus et pour diminuer la sinistralité, **le groupe de travail recommande de mieux séparer, dans toute la mesure du possible, les flux de trafic sur la voie publique par nature de moyen de transport, de veiller à l'aménagement du réseau départemental parallèlement à celui du réseau communal et de concentrer les efforts sur les conflits d'usage les plus nombreux (VL/deux-roues et VL/piétons).**

Afin de les réduire ainsi que les accidents, il recommande également de promouvoir un partage apaisé de la voie publique par des actions de formation et d'information qui seront détaillées plus loin.

Les incidents relevant de la police de la circulation à Boulogne

Le groupe de travail a également interrogé le Directeur Sécurité Prévention pour recueillir son appréciation sur l'évolution des infractions et incidents de circulation.

Le nombre des procès-verbaux dressés par les 50 agents de surveillance de la voie publique (ASVP) a été de 34001 en 2017, de 33845 en 2018 et devrait dépasser les 37000 en 2019, compte tenu du résultat constaté fin août (24947). En ajoutant les procès-verbaux dressés par les 30 agents de police municipale, on arrive à un total d'environ 55000 infractions par an ou 150 par jour.

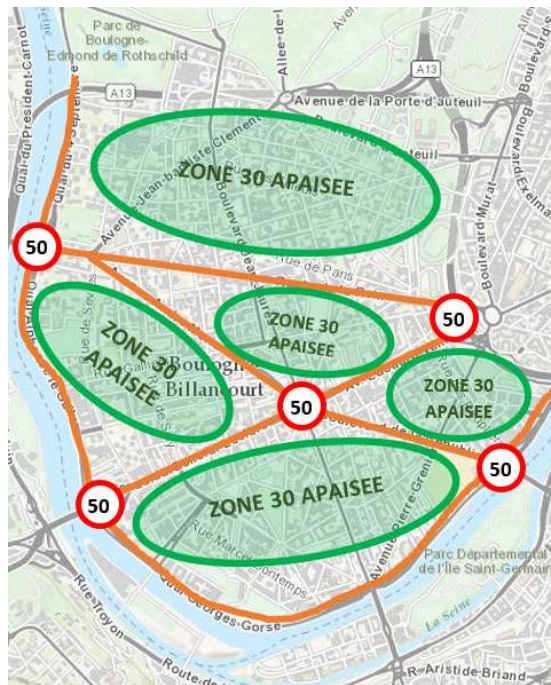
Autre élément à relever, au moins 10 réclamations/semaine sont adressées à la mairie au sujet des trottinettes. Et au cours de la seule semaine 39, 23 trottinettes stationnées sur le trottoir, en contravention avec l'arrêté municipal du 6 août 2019, ont été envoyées à la fourrière.

III. RECOMMANDATIONS DU GROUPE DE TRAVAIL

Le groupe de travail recommande la mise en place d'une commission de suivi comprenant notamment les délégués de quartier, des membres du CESEL et de GPSO pour assurer un suivi régulier des choix effectués parmi les recommandations et de l'avancement global.

REQUILIBRER LE PARTAGE DE L'ESPACE PUBLIC

- 1. Passer en Zone 30 toutes les voies communales de la ville** (donc en dehors des RD) à l'image de ce qui est déjà fait dans plusieurs communes d'Ile-de-France dont Montreuil, Puteaux et Fontenay-sous-Bois à échéance 2024.
- 2. Développer les zones de rencontre** limitées à 20 km/h et donnant priorité aux piétons en transformant les contre-allées quand elles existent (notamment Avenue du Général Leclerc, Avenue André Morizet (pour l'instant il n'y a que celles de l'Avenue Jean Baptiste Clément).
- 3. Développer les sens uniques, multiplier les doubles sens cyclables** mais avec séparation et marquage au sol de la voie comme c'est le cas rue d'Aguesseau par exemple. [Lire « IV.2 Développer le plan Vélo à BB » §4 et 5](#)
- 4. Réduire les places de stationnement en voirie de surface** de 11500 à 11000 avant fin 2020. Il y a par ailleurs 2700 places publiques en sous-sol qu'il faut privilégier. Piloter la réaffectation des places entre : Pistes cyclables, application Loi LOM sur la sécurité des passages piétons, parkings pour les 2 roues, stations Velib, parkings pour le Free floating, places pour livraisons, recharge véhicules électriques, transports de fonds... [Lire « IV.1 Rééquilibrer le partage de l'espace public à BB »](#)
- 5. Modifier le Plan de Circulation** : Empêcher les itinéraires « malins » en modifiant le sens de circulation de certains tronçons pour que les flux importants restent sur les axes principaux (Route de la Reine, Avenue du Général Leclerc, Avenue Edouard Vaillant, Avenue André Morizet, Bd de la République, etc..). Analyser le plan de circulation quartier par quartier, et non pas rue par rue (voir exemples) [Lire « IV.2 Développer le plan Vélo à BB » §12.](#)
- 6. Etudier et expérimenter le passage du Centre-Ville en Zone de Rencontre** (Périmètre incluant le boulevard Jean Jaurès entre la rue Georges Sorel et la Route de la Reine – la rue Gallieni de Andre-Morizet à Jean-Jaures – la rue de la Saussière – la rue Le Corbusier et la zone des passages et de la Grand place - le sud de la rue d'Aguesseau). Voir plan ci-après :



Les voitures resteraient permises mais limitées à 20km/h, les piétons seraient prioritaires et les trottoirs superflus.



7. Implanter une **expérimentation de feux avec vertus déstressantes**, affichant les secondes restantes avant le retour au Vert, pour les voitures, les piétons, et tous les usagers. Lire « IV.7 Faciliter la vie des piétons à BB »
8. **Généraliser les zones surélevées** avec un sol en imitation de pavés sur les principaux carrefours, hormis les grands axes. Ces zones de rencontre facilitent et sécurisent la cohabitation de l'ensemble des usagers de la chaussée : piétons, trottineurs, cyclistes, motocyclistes, voitures, poids lourds, et vont dans le sens de l'apaisement de l'usage de l'espace public. Lire « IV.7 Faciliter la vie des piétons à BB »

ACCOMPAGNER LE DEVELOPPEMENT DES MOBILITES DOUCES (Vélos, EDP...)

INVESTIR DANS LES INFRASTRUCTURES POUR CIRCULER

9. **Rendre 100% cyclables toutes les routes départementales (RD)** du département des Hauts de Seine et en particulier les 4 RD qui traversent Boulogne à échéance 2024, à l'image de ce qui est prévu pour le département de Seine Saint-Denis. Lire « IV.2 Développer le plan Vélo à BB » §3 et 21.
10. **Relier la ville aux communes voisines par des itinéraires cyclables sécurisés** et indiqués par des **panneaux de fléchage spécifiques**, en particulier les liaisons avec le Bois de Boulogne, avec Paris (voie sur berge et Portes) et avec les ponts sur la Seine. Lire « IV.2 Développer le plan Vélo à BB » §3 et 21.
11. **Reconquérir l'ensemble des berges de la Seine** pour les Bouloonnais en suivant un programme planifié ambitieux (objectif 2023) avec des pistes cyclables dans les deux sens le long de la Seine, un accès aux rues transversales et pénétrantes simples pour relier au centre-ville. La rive gauche est un exemple à suivre et certaines zones sont prioritaires comme par exemple la zone en face de TF1. Lire « IV.4 Reconquérir la Seine à BB » et « IV.2 Développer le plan Vélo à BB » §21/RD1
12. **Faciliter la traversée de la Seine** pour les cyclistes et les autres usagers d'EDP (Engin de Déplacement Personnel), sur l'ensemble des ponts de Boulogne. Aménager des connexions adaptées et simples de chaque côté des ponts. Les installations actuelles sont inadéquates et la conséquence en est une circulation de vélos sur les trottoirs et les routes de façon aléatoire et dangereuse, en particulier sur le pont de Sèvres. Lire « IV.4 Reconquérir la Seine à BB » et « IV.2 Développer le plan Vélo à BB » §21

- 13. Généraliser les sas vélos et les panneaux M12** à tous les carrefours possibles, mieux les entretenir en enlevant les stickers collés dessus comme rue de Paris. *Lire « IV.2 Développer le plan Vélo à BB » §6 et 8*

INVESTIR DANS LES INFRASTRUCTURES POUR STATIONNER

- 14. Au-delà des obligations de la loi LOM, multiplier les solutions de stationnement vélos et trottinettes aux points critiques** comme les gares, cinémas, lieux de culture, centres commerciaux, écoles, places. Dresser la liste des priorités et établir un calendrier. *Lire « IV.2 Développer le plan Vélo à BB » §9*
- 15. Afin de lutter contre le vol des vélos** (Loi LOM article 53), mettre en mesure dès 2020 de pouvoir faire graver son vélo à la mairie ou dans un atelier géré par GPSO sur le modèle de celui de Meudon. La FUB (Fédération Française des Usagers de la Bicyclette) peut fournir le matériel de gravage.
- 16. Afin de favoriser l'intermodalité dans les gares et lutter contre le vol des vélos**, (Loi LOM article 53) mettre en place un **essai de parkings vélo sécurisés** à deux endroits stratégiques : les stations de métro Pont de Sèvres et Pont de Saint Cloud. Un parking vélo a été créé à l'entrée du Parc Rothschild ; pourquoi ne pas aller plus loin et le transformer en parking vélo sécurisé, d'autant plus qu'il y a de la place ? *Lire « IV.2 Développer le plan Vélo à BB » §9.*
- 17. Appliquer sans délai l'obligation de construire des parkings deux roues protégés** dans les bâtiments neufs, publics ou privés (Loi LOM articles 53 et 54).

ANTICIPER ET DEVELOPPER LES MOBILITES ACTIVES

- 18. Préparer l'arrivée des trottinettes** à Boulogne-Billancourt (Loi LOM article 41 et Décret du 28/10/2019) en construisant des stationnements adaptés, en se concertant avec Paris sur le choix des opérateurs, et en informant les futurs usagers. *Lire « IV.3 Préparer l'arrivée des trottinettes à BB »*
- 19. Accompagner le développement des vélos cargos ou triporteurs** : Favoriser leur utilisation avec une politique d'aide financière adaptée. Adapter les barrières anti-scooter et les stationnements vélos publics notamment à l'abord des écoles. *Lire « IV.2 Développer le plan Vélo à BB » §17*
- 20. Revoir les subventions pour achat de VAE** (Vélo à Assistance Electrique). Aujourd'hui un couple qui veut s'acheter un VAE à Boulogne n'a le droit qu'à une seule subvention, qui est non renouvelable d'ailleurs même en cas de vol. Paris est nettement plus avancé.
- 21. Créer régulièrement des opérations VELO** avec des voies et itinéraires réservés aux vélos et familles certains week-end (privilégier les bords de seine, certains grands axes, les liaisons avec le Bois de Boulogne ou les liaisons avec Paris...)
- 22. Faire ouvrir un atelier d'entretien, de gonflage ou de réparation vélos** : Mettre en place un atelier d'auto-réparation vélo géré par des volontaires ou des associations (l'utilisation par exemple du local de Boulogne Tourisme permettrait de démarrer rapidement). *Lire « IV.2 Développer le plan Vélo à BB » §18*

REDUIRE L'IMPACT DE LA VOITURE INDIVIDUELLE

23. « **Verdir** » le **parc des voitures** circulant dans Boulogne, dans le prolongement des orientations de la Région et de la Ville de Paris. La LOM permet aux mairies d'instaurer des ZFE (Zone à Faible Emission) *Lire « IV.6 Réduire l'impact de l'Automobile »*
24. **Favoriser la possibilité de recharger les véhicules électriques** (Loi LOM articles 64 et 69) dans les espaces publics (en concertation avec Ile de France Mobilités) et dans les résidences privées (Faire un courrier aux syndicats de copropriété en ce sens).
25. **Développer le covoiturage** en associant les employeurs boulonnais. *Lire « V. Propositions pour 2020, le covoiturage, page 97 »*
26. Expérimenter des solutions pour **permettre aux automobilistes « d'acheter le pain »** sans garer la voiture en position gênante (on en voit même parfois avec le moteur tournant). Une suggestion est d'implanter des places de stationnement limitées à 15 minutes avec détection/verbalisation automatique.
27. Les deux-roues motorisés (motos, scooters...) constituent une alternative intéressante à l'automobile : leur attribuer des **places de stationnement spécifiques** (différenciés des vélos) avec simple marquage au sol et sans arceau. Ces stationnements peuvent aussi être implantés sur la voie publique sur la première place à gauche en sortie de parkings privés.
28. Plusieurs Boulonnais ont transformé leur garage en pièce d'habitation (il faudra vérifier la légalité de l'opération) et pensent avoir le droit de **stationner devant le bateau d'accès** qu'ils se sont approprié. Rappeler à tous (au besoin par arrêté ou par courrier personnalisé) et faire respecter l'interdiction de se garer sur tous les bateaux (Code de la route R417-10).

DEVELOPPER LES TRANSPORTS EN COMMUN

29. **Assurer la pérennité du SUBB**, y compris sur le trajet quasi similaire à la ligne 260 (environ 20% des utilisateurs n'ont pas de Passe Navigo) Envisager un circuit un peu différent. *Lire « IV.5 Favoriser les transports en commun à Boulogne ».*
30. **Maintenir la gratuité du SUBB.** *Lire « IV.5 Favoriser les transports en commun à Boulogne ».*
31. **Communiquer sur l'existence du SUBB** pour le promouvoir, via BBI, l'office du tourisme, les associations de seniors, les clubs (tennis, vélo...) le forum de septembre...
32. **Augmenter les fréquences des bus RATP** (72 et 52 en particulier)
33. **Mettre en service des couloirs de bus** à l'approche des feux de signalisation pour que les bus puissent démarrer avant les voitures ce qui éviterait, en partie, les embouteillages dans les carrefours (Marcel Sembat, Rhin et Danube...)
34. **Créer des voies de bus spécifiques** quand c'est possible.

ASSURER LA SECURITE ET LE CONFORT DES PIETONS

35. Entamer sans délai la **suppression des places de stationnement a moins de 5 m en amont des passages pour piétons** (Loi LOM article 52) dans les carrefours où l'automobiliste est aveugle. *Lire « IV.7 Faciliter la vie des piétons à BB »*
36. **Signaler, éclairer la nuit et de façon distinctive les passages piétons.** Rendre visible le feu des piétons pour les automobilistes (ce qui n'est pas toujours le cas). Systématiser le panneau

lumineux « priorité aux piétons » et de la même façon, alerter fortement les piétons de ne pas s'engager si leur feu est rouge. Lire « IV.7 Faciliter la vie des piétons à BB »

- 37. Organiser la piétonnisation plus fréquente du Boulevard Jean Jaurès** : elle l'est actuellement deux fois par an ; elle pourrait l'être chaque samedi sur sa partie centrale entre Marcel Sembat et la route de la Reine, voire jusqu'à l'Avenue JB Clément ou dans la partie Sud. Lire « IV.7 Faciliter la vie des piétons à BB »
- 38. Les trottoirs sont le domaine réservé du piéton.** Eviter d'y mettre des stationnements moto, des pistes cyclables, des éléments perturbants ou dangereux pour les Personnes à Mobilité Réduite, les aveugles, personnes âgées etc... Lire « IV.7 Faciliter la vie des piétons à BB » Faire une étude détaillée (choisir un tronçon de l'avenue Jean Jaurès ou de l'avenue André Morizet) de tous les **objets et obstacles qui encombrant nos trottoirs** et gênent les piétons, les handicapés, les poussettes, etc... (par exemple les poteaux, potelets, parkings sauvages, poubelles, terrasses, sans parler du récent écran de télé publicitaires installé Av. Morizet...).
- 39. Etudier la piétonnisation progressive du Centre-Ville** (toute la zone couvrant Les Passages, la Grand Place, le Centre Landowski et la Mairie. Organiser des opérations « Piétonisation du Centre » en certaines occasions comme le marché des producteurs, le marché de Noël... Lire « IV.7 Faciliter la vie des piétons à BB »

APPRENDRE A VIVRE ENSEMBLE

- 40.** La LOM modifiant l'article L.313-13-2 du code de l'éducation pour renforcer le caractère obligatoire, dans l'enseignement du premier degré, de l'**apprentissage de l'usage du déplacement à vélo en sécurité** (article 57 de la LOM), il convient de veiller, en lien avec les autorités académiques, à ce renforcement à l'école mais aussi, pour la Ville, en dehors de l'école (lors des colonies, des activités sportives...) en s'inspirant de ce qui sera mis en place dans les écoles pour diffuser les bonnes attitudes à adopter en tant que piéton mais aussi passager de véhicule, cycliste ou usager d'EPD.
- 41. Engager des campagnes de communication** auprès des automobilistes, des cyclistes, des piétons :
- Sensibilisation des automobilistes et motos aux SAS Vélo,
 - Sensibilisation des cyclistes au respect des feux rouges et en particulier auprès des entreprises de livraisons à vélo sur le territoire de GPSO,
 - Sensibilisation des piétons pour ne pas circuler sur les pistes cyclables.
 - Organisation de journées « circulation apaisée » avec la contribution de ASVP. Lire « IV.9 Vivre ensemble à BB »
- 42. Renforcer la communication** sur le plan vélo de Boulogne-Billancourt : Compléter le dossier paru dans le BBI de mai 2019 avec au moins une demi-page dans chaque journal municipal pour sensibiliser les Boulonnais à la pratique du vélo. Donner la parole aux associations. Envisager des actions/concertations locales en profitant des rencontres avec les délégués de quartier et les implantations locales d'associations. Lire « IV.2 Développer le plan Vélo à BB » §20
- 43. Rédiger (avec les associations) un Code de la rue**, avec comme corolaire de le faire respecter (rappel à l'ordre ou verbalisation) par la police ou les agents de surveillance de la voie publique. Pour mettre en œuvre cette recommandation, les actions suivantes sont nécessaires
- La réalisation du code de la rue de Boulogne-Billancourt

- Le comblement des postes vacants des postes de la Police Municipale
 - L'instruction à donner aux ASVP de faire systématiquement remarquer aux contrevenants leurs infractions au code de la rue. Lire « IV.8 Elaborer le Code de la rue de BB et le faire respecter »
- 44. Etendre la verbalisation automatique** dans tous les lieux critiques pour le stationnement sauvage, le non-respect des feux, la circulation sur trottoir.
- 45. Sans atteindre la tolérance Zéro**, donner des instructions aux forces de l'ordre pour **renforcer les verbalisations des fautes flagrantes** (on peut commencer si besoin par certaines périodes de la semaine ou plages horaires données et annoncées à l'avance).
- 46. Faire de la nouvelle gare du Pont de Sèvres (Grand Paris) une véritable avancée** en matière d'Intermodalités modernes. Qu'elle soit l'exemple que tout le monde enviera !

IV. ARGUMENTAIRES / ARTICLES

IV-1 Rééquilibrer le partage de l'espace public

La superficie de Boulogne-Billancourt est de 617 hectares.

Selon le Plan Local d'Urbanisme de 2018 (page 138), l'espace public dédié aux déplacements et transports représente 49,6 ha soit 8%.

Cet espace public totalise environ 100 km de rues aménagées en trottoirs, chaussées, pistes cyclables et aménagements divers, notamment pour le stationnement automobile en voirie (11500 places).

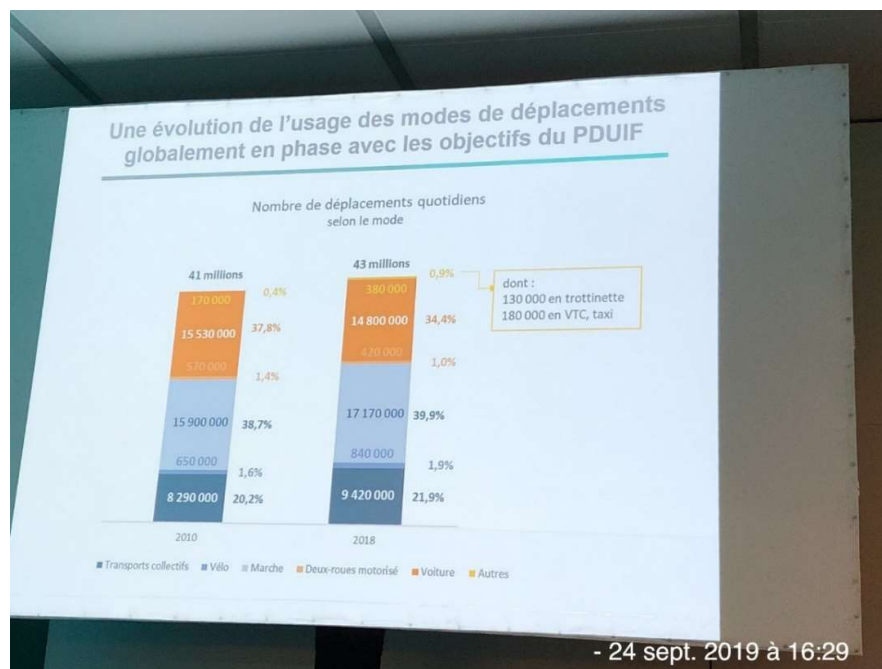
Boulogne-Billancourt compte aujourd'hui 6 km de voies cyclables et près de 3 km de circulations apaisées.

Il nous est apparu intéressant de rapporter les usages à l'espace occupé en considérant les perspectives des usages.

Au moins 60 % des déplacements ont lieu sur les trottoirs

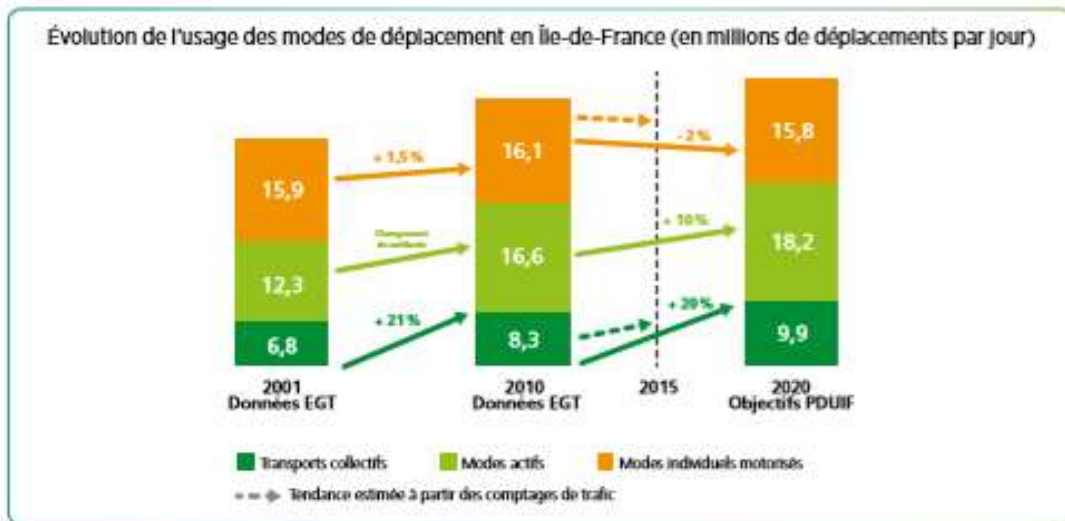
Au cours des Assises de la Mobilité en Ile de France, tenues en septembre 2019, il ressort que près de 61% des déplacements en Ile de France utilisent les trottoirs. Aux 39,9% des déplacements strictement à pied s'ajoutent les 21% des transports en commun car, pour se rendre à la station de métro ou de bus, on y va généralement à pied et on utilise les trottoirs.

S'agissant particulièrement de Boulogne-Billancourt, ville de la petite couronne parisienne, cette proportion est évidemment sous-estimée.



Comme l'indique ce transparent présenté en séance, l'évolution constatée est conforme aux objectifs du Plan de Déplacement Urbain en Ile de France (PDUIF) pour la période 2014-2020 :

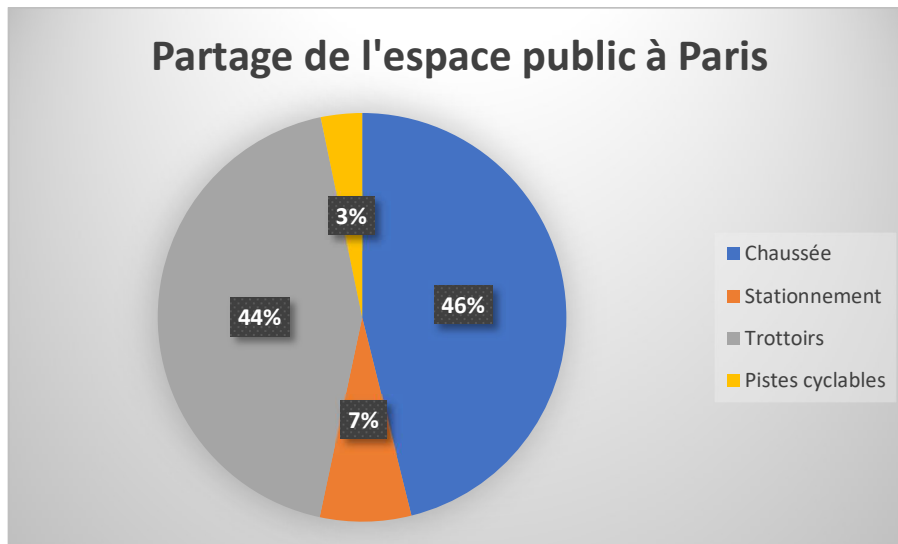
réduire l'usage de l'automobile de 3% et développer les transports collectifs de 20% et les déplacements en actifs de 10%



Source PDUIF 2017

Or, plus de la moitié de l'espace public est réservée à l'automobile et aux déplacements motorisés

Selon une étude conduite à Paris, il ressort que 53% de l'espace public (chaussées + stationnement) sont dévolus aux déplacements motorisés alors qu'ils ne représentent que 13% des déplacements.



Cette étude disponible est consultable intégralement :

https://www.lemonde.fr/les-decodeurs/article/2016/11/30/a-paris-la-moitie-de-l-espace-public-est-reservee-a-l-automobile_5040857_4355770.html#huit-anchor-une-repartition-heri

Paris s'étend sur 10500 hectares et compte 6300 rues totalisant 1700 km où 142 000 places de stationnement sont aménagées.

Boulogne-Billancourt, avec 617 hectares, ses 100 km de rues et ses 11500 places de stationnement en voirie représente une homothétie de 6% par rapport à Paris, confirmée par une densité démographique comparable : 19 113 habitants par km², contre 21 067 h/km² à Paris.

Ces travaux sont instructifs dans la mesure où ils sont aisément transposables au cas urbain de Boulogne-Billancourt, même si la question des transports et de la logistique n'est pas ici abordée.

Les perspectives s'inscrivent dans les plans la réduction de la place de l'automobile

Les extraits du PLU (Plan Local d'Urbanisation) et du PADD (Plan d'Aménagement et de Développement Durable) de Boulogne-Billancourt repris ci-dessous indiquent clairement les orientations retenues.

Le PADD promeut ainsi de réelles alternatives aux déplacements motorisés, en concordance avec le Contrat de Développement Territorial de GPSO qui affiche l'ambition de tendre vers un report modale de 20% vers les transports en commun à l'horizon 2020. Il évoque la nécessité d'assurer une meilleure lisibilité des voiries structurantes, afin que chaque part modale trouve une place adéquate et équilibrée (bus, voiture, piéton).

De plus, cette question du partage de la voirie renvoie dans le PADD à la thématique du stationnement. L'offre est riche à l'échelle de Boulogne-Billancourt avec près de 12 000 places sur voirie ; cependant, les dispositifs de stationnement sont en situation de saturation. L'objectif du PADD est d'optimiser le système de stationnement, en particulier en améliorant le parc public afin que le piéton puisse trouver davantage de place dans l'espace public.

La réduction de la part modale de l'automobile est conditionnée par des objectifs de maillage en transport en commun, afin d'effectuer un report modal. Le PADD s'en saisit, et impulse l'optimisation des transports en commun, notamment par la création de lignes de bus complémentaires en lien avec l'arrivée du métro du Grand Paris. Plus encore, il initie des logiques intermodales sur le territoire. Elles sont à intensifier, afin de créer des systèmes de rabattement vers les grands nœuds stratégiques du territoire, notamment en renforçant les correspondances entre les lignes 9 et 10 du métro et le tramway T2, et en organisant le rabattement vers les gares du Grand Paris Express.

Le diagnostic a montré une offre limitée en modes doux, ainsi qu'un manque de continuité entre les différents cheminements existants. Le territoire dispose d'atouts pour développer ce type de mobilités, en particulier la faible étendue de la commune qui favorise l'usage de la marche et du vélo. De ce point de vue, les Boulonnais ont souvent recours au vélo pour se déplacer, en témoigne l'utilisation des stations Vélib'. Il est à rappeler que les plus fréquentées sont celles à proximité des transports en commun, ce qui montre le potentiel intermodal du territoire. Le PADD propose en outre pour encourager l'intermodalité de :

Améliorer la qualité des liaisons inter-quartiers, pour rendre les parcours plus confortables et inciter à la marche à pied ou l'usage du vélo. Développer des voies cyclables et des double-sens cyclables, en lien avec le schéma d'intention des liaisons douces de GPSO, valoriser les parcours en liaison avec le déploiement de la trame verte et un traitement de l'espace public qualitatif.

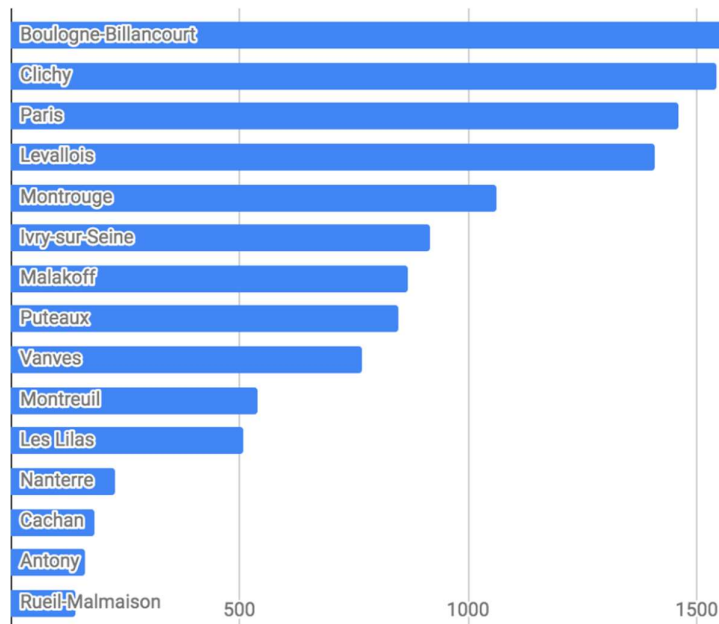
En ce sens, les actions sur les mobilités douces favorisent l'existence d'une trame verte, participant ainsi à l'amélioration des espaces publics par des circulations apaisées.

Imposer, dans le règlement du PLU, des normes minimales de stationnement vélo dans les nouvelles opérations (de tout type) dans l'ensemble des zones U et AU ☒ Imposer, dans le règlement du PLU, des normes de stationnement pour les véhicules motorisés concernant les opérations de bureaux, en tenant compte de la proximité des points de desserte structurante, et du zonage d'application du PDUIF

Places de stationnement pour les voitures

La réticence à remplacer le stationnement par d'autres aménagements (notamment des pistes cyclables) est un facteur limitant au développement des modes actifs. Pire encore, tout comme la capacité routière, plus l'offre de stationnement est importante plus cela attire les voitures, et en corollaire les embouteillages et la pollution. C'est pour cela que paradoxalement, certaines villes ont des dispositifs visant à limiter la quantité de stationnement disponible, plutôt qu'à l'augmenter. A Zurich par exemple, un promoteur immobilier ne peut construire des parkings sauf si la même quantité de stationnement est retirée ailleurs.

Pour mettre en perspective la quantité de stationnement disponible sur voirie à Boulogne-Billancourt, on note que notre ville compte 1877 places de stationnement par km². En comparaison avec d'autres villes d'IDF, cette densité est exceptionnelle comme le montre le graphique ci-dessous (22% de plus qu'à Clichy, la 2ème ville sur le podium, 34% de plus qu'à Paris) :



La surface qu'occupent les voitures stationnées est l'équivalent de 5,4 Parcs de Billancourt. Malgré cela, les 11600 places disponibles ne couvrent que 15% des besoins des ménages. En effet, 50% des ménages bouloonnais se garent dans le privé, et 35% n'ont pas de voiture. Si on suppose que seulement 1% des ménages décident chaque année de se libérer de leurs voitures, ou de les garer dans des parkings privés, on gagne 5500 m² (0,55ha) d'espace chaque année, ce qui correspond à 3km de pistes cyclables par an, par exemple).

Pour diminuer le nombre de places de stationnement sur la chaussée et donc libérer de l'espace urbain pour les circulations douces, il faudrait une politique qui oblige les promoteurs de résidences privées à construire suffisamment de places de parking pour que les immeubles anciens à proximité qui n'en sont pas dotés puissent en bénéficier. Par exemple, il faudrait que chaque construction neuve prévienne

2 places de parking par logement construit à partir de 3 pièces. Les habitants des immeubles anciens, donc sans parking, auraient ainsi la possibilité d'acheter des places.

Réallocation des espaces

Il convient donc de mettre en œuvre ces plans en rééquilibrant le partage de l'espace public en réduisant les surfaces consacrées aux déplacements motorisés et en les affectant à d'autres usages :

- Espaces piétonniers
- Voies cyclables et de mobilités douces
- Stationnements de vélos
- Zones de rencontre et d'intermodalité
- Aires de livraison
- Amélioration de la sécurité

Une première mesure pourrait consister en la décision municipale de réduire de 500 places le parc de stationnement en voirie, soit une réduction de 4,3% qui permettrait de réallouer les surfaces correspondantes et de lancer les travaux de mise en œuvre de la Loi LOM.

A titre de comparaison, pour égaler Paris, (142 000 places de parking pour 2 100 000 habitants), Boulogne devrait offrir seulement 8200 places sur la voie publique au lieu 11 500.

IV-2 Développer le plan Vélo à Boulogne

1 Introduction

Dans sa saisine du 19 septembre 2019²⁶, le Maire de Boulogne Billancourt a notamment demandé au CESEL d'examiner comment la ville pouvait apaiser le partage de l'espace public et promouvoir la mobilité partagée en tenant compte des réponses prévues par le projet de loi d'orientation des mobilités et en s'inspirant des réponses apportées par des villes confrontées à ces mêmes questionnements.

La notion de partage apaisé est d'autant plus importante que les intérêts des différents usagers peuvent être contradictoires et sont souvent conflictuels, (voire même irrationnels dans certains cas, comme la peur des piétons à l'égard des trottinettes alors que les principales causes de mortalité et d'accidents graves envers des piétons sont les voitures et les 2 roues motorisées).

Pour que la mobilité soit partagée de façon apaisée, il faut donc prendre en compte les besoins associés à toutes les catégories d'utilisateurs qu'il s'agisse de ceux qui utilisent les mobilités douces (marche à pied, vélos et autres engins de déplacement personnel), les transports publics (métro, bus) ou des autres types de mobilités (scooters, motos, voitures, camions). Nous sommes tous conducteurs/passagers ou usagers/cyclistes/piétons en fonction des moyens de transport utilisés, des moments de notre vie ou des distances à parcourir. Le fait de tester tous les modes de transport apaise les usagers et incite à mieux respecter les autres usagers ; plusieurs témoignages montrent ainsi que faire du vélo en ville incite à conduire plus doucement car le cycliste devenu automobiliste sait que cela ne sert à rien de « foncer » en milieu urbain pour aller s'arrêter au feu rouge 100m plus loin.

Compte tenu du plan vélo en cours d'élaboration par GPSO et des discussions en cours avec les associations (essentiellement Mobil Boulbi, Paris en Selle et A vélo sans âge), le CESEL propose de mettre en avant des propositions concrètes déjà formulées et des actions complémentaires relatives aux DSC et à l'aménagement des pistes cyclables

2 Des raisons de rester optimiste malgré un contexte et un état des lieux compliqué

Il y a un déficit de pistes cyclables sur le territoire de Boulogne-Billancourt et le réseau existant n'est pas suffisamment connecté. La ville est en retard en termes d'infrastructures cyclables par rapport à d'autres villes d'Ile de France. Pourtant Boulogne est une ville plate et dense, donc idéale pour se déplacer à pied ou à vélo. On pourra difficilement organiser la ville autour du vélo et des EDP comme cela a été fait à Amsterdam à partir des années 1970 ; de même il semble difficile d'envisager comme à Copenhague que 70% des actifs se rendent à vélo sur leur lieu de travail.

Plusieurs raisons objectives limitent la possibilité de nouveaux aménagements :

- Boulogne est d'abord une ville de transit avec une forte densité de trafic notamment sur les 4 Routes Départementales ; cette forte densité de trafic est le principal point noir de Boulogne qui par ailleurs a de nombreux atouts dans tous les autres domaines. Paradoxalement, c'est précisément ce point noir qui motive de nombreux Boulonnais à utiliser le vélo pour circuler plus rapidement dans la Ville.
- Les aménagements sur ces RD sont très contraints car ils ne dépendent pas uniquement de la ville, mais d'une concertation avec le conseil Général des Hauts de Seine, voire avec le ministère de la Défense pour ce qui concerne l'axe Pont de Sèvres/Porte de Saint Cloud !

²⁶ Cette saisine figure en annexe A1.

- La densité de population est très importante (120000 habitants sur 6km²) et comme une grande partie de l'habitat existant a été construit dans les 1930, il n'y a pas suffisamment de places de stationnement privées par rapport au nombre de résidents. Il est donc difficile de supprimer beaucoup de places de stationnement sur les voies publiques pour aménager des pistes cyclables²⁷ ou des doubles sens cyclables

Malgré toutes ces contraintes, on peut améliorer la situation en gardant à l'esprit qu'aujourd'hui l'espace public est dominé par la voiture et qu'il faut repartager cet espace pour faire plus de place aux autres modes de déplacements individuels, dans le respect de toutes les parties prenantes. Ainsi, il n'est pas irréaliste et ce serait un objectif ambitieux d'envisager de passer de 2% à 10% pour la proportion d'actifs qui se rend à vélo sur son lieu de travail. Cela permettrait de faciliter les déplacements des Boulonnais qui ont du mal à circuler et de réduire le trafic automobile et de libérer des places de stationnement pour ceux qui en ont vraiment besoin comme les personnes âgées ou handicapées.

Par ailleurs, ce trafic de transit n'est pas une fatalité :

- Il existe des solutions et il est possible d'envisager des actions pour empêcher les automobilistes de sortir de l'A13 et de se reporter dans nos rues résidentielles et devant nos écoles pour gagner 3 minutes avec WAZE ou GOOGLE MAPS.
- Des études scientifiques ont démontré qu'en zone urbaine le trafic est directement lié à l'offre de capacité routière. Une augmentation de la capacité induit du trafic supplémentaire proportionnel, et l'inverse est également vrai. Nous en avons un exemple parfait à Boulogne-Billancourt avec la fermeture de la RD1 pour les travaux de la gare au pont de Sèvres : avant cette fermeture, il y avait 36000 véhicules par jour qui circulaient sur le Quai Georges Gorse ; quelques mois plus tard le report de trafic sur les routes alternatives est à peine de 13000 véhicules/jour. En d'autres termes 64% du trafic s'est « évaporé » !

3 Aménagements de pistes cyclables sur les Routes Départementales (RD) : ils font l'objet de concertation avec le conseil départemental mais il n'y en a presque pas pour l'instant.

En revanche, il faut tenir compte des orientations contenues dans le Plan Vélo de GPSO : privilégier les « itinéraires courts » (notamment par un aménagement des routes départementales) et les connexions avec les aménagements cyclables des territoires limitrophes. A ce sujet, les 8 maires de GPSO ont saisi conjointement le Président du Département, Patrick DEVEDJIAN, le 27 mars 2019 pour connaître le programme des aménagements prévu sur le territoire.

Concrètement on ne voit pas d'avancée tangible sur ce sujet jugé prioritaire par le CESEL et les associations vélo de Boulogne.

En ce qui concerne les bonnes pratiques de collectivités comparables, il faut noter que le département de Seine Saint-Denis sera 100% cyclable en 2024 : il s'agit de rendre cyclable toutes les routes départementales. Sur les 342 km de routes gérées par le département, 100 ont déjà été aménagées, le reste doit l'être d'ici 2024 (Source : Assises de la mobilité 2019).

²⁷ Ces pistes sont destinées à être utilisées par les utilisateurs de vélo, triporteurs, vélos cargos, vélos électriques (à assistance ou non) et de tous les engins de déplacements personnels (EDP) tels que trottinettes électriques, monoroues, gyropodes, hoverboards ; elles permettent par conséquent de libérer les trottoirs de ces EDP qui n'ont rien à faire au milieu des piétons.

Il faut aussi penser à la politique de la Ville de Paris (voir C : Les politiques et plans) qui vise à aménager toujours plus de pistes cyclables et pour ne citer que quelques exemples récents sur les grands axes emblématiques de la Capitale : la voie sur berge rive droite depuis Boulogne jusqu'à la porte de Bercy, la Rue de Rivoli depuis la Bastille jusqu'à la place de la Concorde, les Champs Elysées, le Boulevard Sébastopol depuis le Chatelet jusqu'à la Gare de l'Est.

Il est donc recommandé de rendre cyclables toutes les RD du département des Hauts de Seine et en particulier les 4 RD qui traversent Boulogne.

4 Zones 30km/h

- ✓ La ville de Paris souhaite d'ici 2020, l'abaissement de la vitesse de circulations à 30km/h maximum hors grands axes.
- ✓ Le PDUIF (Action 4.1 Rendre la voirie cyclable) comporte les orientations suivantes :
Lorsque la vitesse de circulation autorisée sur une voirie est limitée à 30 km/h, les vélos peuvent cohabiter sans danger avec les autres véhicules. En revanche, pour les voiries qui ne sont pas pacifiées (vitesse autorisée supérieure à 30 km/h), la réalisation d'aménagements spécifiques en faveur des cyclistes est nécessaire.
En milieu urbain, sur les voiries à caractère local et à caractère structurant, les aménagements viseront à une circulation apaisée :
 - Limiter la vitesse de circulation sur la voirie locale à 30 km/h en zone urbaine.
 - Limiter la vitesse de circulation sur la voirie structurante à 30 km/h aux abords des équipements scolaires, des pôles de transports collectifs et des établissements recevant du public de catégories 1 à 3.
- ✓ Selon le plan de mobilité durable dans le département de Seine Saint Denis (présenté aux Assises de la mobilité le 24/09/2019), Montreuil est la première commune de plus de 100 000 habitants (donc comparable à Boulogne) en région parisienne à avoir passé l'ensemble de ses voies communales à 30 km/h. Cette stratégie, préalable à l'apaisement du partage des voies publiques, est en cours de généralisation dans toutes les communes du département.
- ✓ Selon le plan de mobilité durable applicable dans la commune de Puteaux (présenté aux Assises de la mobilité le 24/09/2019), cette commune est, depuis 2014, également passée en zone 30 à l'exception des grands axes et des routes départementales. Le retour d'expérience est très positif car depuis ce changement, il n'y a pas eu d'accident mortel de cycliste sur la commune et le nombre de cyclistes blessés est en régression.
- ✓ Pour Boulogne-Billancourt, qui ne devrait pas rester « à la traîne » il est donc recommandé de passer en zone 30 pour toutes les voies communales (ce qui veut dire en dehors des RD).

5 Zones de Rencontre : A Boulogne, il n'y a pour l'instant que celles de l'Avenue Jean-Baptiste Clément.

- Nous préconisons qu'elles soient toutes à double sens cyclable comme c'est le cas en général, notamment à Paris. Cela nécessite simplement de compléter le marquage au sol.
- Transformer toutes les contre-allées quand elles existent (notamment Avenue du Général Leclerc, Avenue André Morizet) en « zone de rencontre ».

6 Panneaux M12 :

Ce sont les panonceaux d'autorisation conditionnelle de franchissement pour cycles.

- Il y a un certain nombre de carrefours où on pourrait les rajouter ;
- Il faut penser à les entretenir et notamment enlever les stickers collés dessus comme rue de Paris.

7 Etat des chaussées : Les cyclistes sont plus sensibles aux irrégularités de la chaussée que les automobilistes ou les motards. Ainsi, en triporteur ou en vélo, rouler sur les croisillons en plastique épais devant les arrêts de bus est assez inconfortable ! D'une façon générale la chaussée est en bon état au milieu mais parfois dégradée sur les côtés.

8 SAS vélos

Les SAS vélos ne sont pas respectés par les automobilistes et les 2RM. Une politique de communication, de sanctions et de vidéoverbalisation serait la bienvenue. Par exemple quelques panneaux placés près des feux tricolores informant les automobilistes que le non-respect des SAS vélos c'est 135€ et 4 points de moins comme pour le stationnement sur une place handicapé réduirait ces incivilités. Il devrait d'ailleurs y avoir des SAS vélos à tous les feux rouges des voies à grandes circulations (c'est-à-dire avec beaucoup de voitures, même en ville). Par exemple, il n'y en a pas à l'intersection du Boulevard Jean Jaurès et de la rue Gallieni : les automobilistes démarrent sur les chapeaux de roue alors même que des piétons traversent encore ; un sas vélo les obligerait à démarrer plus doucement.

Par ailleurs une idée serait de marquer au sol le mot VELO à l'emplacement des SAS Vélos

9 Stationnement pour les Vélos

- La meilleure référence reste celle des Pays Bas où, à partir des années 70, l'urbanisme a retenu une orientation humaine dans la conception des villes. En France, il faut partir de l'existant et examiner comment augmenter les modes de transport collectif ou de circulation plus doux et réduire la place relative de la voiture dans la ville, par exemple en réduisant le nombre de places de stationnement pour les voitures.
- Créer des parkings vélos aux abords des stations de métro qui soient distincts des parkings 2 roues vélos/motos : Par exemple, Avenue du Général Leclerc devant DARTY, il y a une belle place pour un parking vélo à la sortie du métro Pont de Sèvres à côté du parking 2 roues.
- Au niveau des croisements remplacer la dernière (ou la première) place de stationnement voiture par un parking vélo, ce qui va dans le sens de la sécurité pour les piétons et vélos et permet d'augmenter le nombre de place de stationnement vélo.
- Le stationnement mixte « deux roues » est adapté aux motos et scooters, mais pas aux vélos qui sont souvent abîmés par les 2 roues motorisées. Il faut donc que les parkings vélos soient à l'avenir, si possible, systématiquement séparés des parkings 2 roues motorisés. GPSO semble avoir adopté une démarche en ce sens.
- Stationnement des scooters sur les trottoirs : ils sont plus dommageables que celui des trottinettes électriques (encombrement, dégradation des trottoirs avec la fourche de stabilisation) et pourtant ils ne sont pas dans le collimateur des autorités comme le sont les trottinettes électriques !
- Mettre en place un essai de parkings vélo sécurisés à deux endroits stratégiques à proximité des stations de métro Pont de Sèvres, Pont de Saint Cloud. Penser à la politique de la ville de Paris qui envisage entre novembre 2018 et 2020, l'aménagement de 10 000 nouvelles places de stationnement, dans des box sécurisés, près des gares, et près des équipements en particulier.
- Un parking vélo a été créé à l'entrée du Parc Rothschild ; pourquoi ne pas aller plus loin et le transformer en parking vélo sécurisé, d'autant plus qu'il y a de la place ?

- Il est également suggéré au maire d'écrire une lettre générique aux syndics des copropriétés privées pour leur proposer l'évaluation par GPSO de l'aménagement de locaux vélos ou de parkings dans les parties communes des copropriétés. Cela pourrait être fait sur le modèle de ce qui se fait auprès des copropriétés volontaires pour la mise en place d'un composteur.

10 DSC (Double sens cyclable) : Pour sécuriser le déplacement à vélo envisager, dans les rues à sens unique, le stationnement à droite et le DSC en sens inverse le long du trottoir. Ainsi, il n'y aurait plus de risque de voir une porte de voiture s'ouvrir brutalement devant soi, l'un des cauchemars des cyclistes !

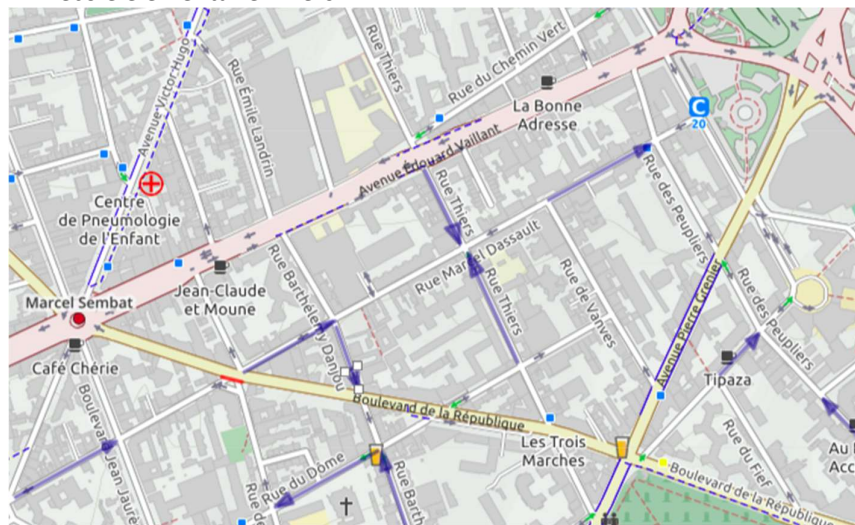
11 Barrières anti-scooters, notamment Avenue du Maréchal Juin : elles sont très compliquées à franchir pour les vélos, les personnes handicapées, les vélos cargo, ou avec siège enfant même si les dispositifs en place répondent aux normes exigées pour la circulation des Personnes à Mobilité Réduite.

12 Modifications du Plan de Circulation : Une action prioritaire serait de changer le plan de circulation : s'il n'y avait que du trafic à desserte locale dans les rues secondaires et devant les écoles, la ville serait déjà apaisée dans des proportions importantes.

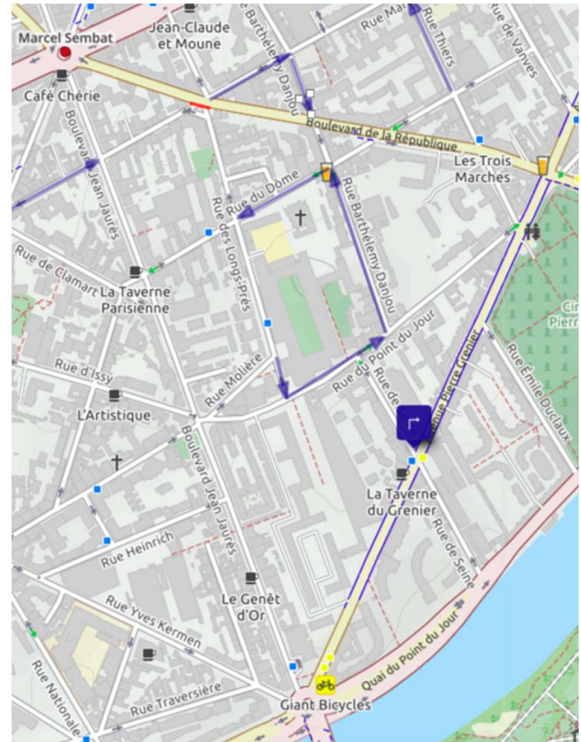
Cela veut dire empêcher les itinéraires « malins » (mettre les tronçons en tête bêche) pour que les flux importants restent sur les axes principaux (Route de la Reine, Avenue du Général Leclerc, Avenue Edouard Vaillant, Avenue André Morizet, Bd de la République, etc..). C'est notamment ce qui est fait à Amsterdam et dans toutes les villes des Pays Bas, ce qui permet d'apaiser le partage de la voie publique.

Pour apaiser une rue en particulier, c'est assez simple mais il faut analyser le plan de circulation quartier par quartier plutôt que rue par rue.

- Par exemple, afin d'empêcher le trafic de transit parallèle à la RD910 sur la rue Marcel Dassault, il suffit d'inverser le sens de certains tronçons :
 - o Entre la rue des Peupliers et la rue de Vanves d'une part, et entre les rues d'Anjou et le Boulevard de la République d'autre part.
 - o Néanmoins il y a également du trafic nord-sud et sud-nord qui traverse ce quartier, et il serait bien d'en profiter pour apaiser globalement ce quartier. Cela pourrait être réalisé en mettant la rue Thiers en sens unique entre la RD910 et la rue Marcel Dassault, et en procédant à deux autres inversions de sens comme indiqué dans le schéma ci-dessous. Dans ce cas, il n'y aurait plus de trafic de transit qui passe devant l'école élémentaire Thiers.



- Autre exemple : le quartier délimité par le Boulevard de la République, l'Avenue Pierre Grenier, et le Boulevard Jean Jaurès. Aujourd'hui, le trafic est important dans toutes les rues de ce quartier aux heures de pointe. Une solution possible serait d'inverser le sens de certains tronçons (voir figure ci-contre) : la sortie de la rue de Seine devient un tourne-à-droite obligatoire, et les rues du Vieux Pont de Sèvres et des Longs-Prés ne seraient plus connectées au boulevard de la République.



13 Politique de verbalisation.

Devant le groupe scolaire Ferdinand Buisson, les voitures attendent sur la piste cyclable devant l'école sans être inquiétées, la verbalisation n'intervenant que plus loin sur l'avenue.

Rue de Silly au niveau de l'établissement de santé Clinea (Clinique du Pont de Sèvres), les ambulances sont toujours garées sur la piste cyclable. Elles pourraient les respecter et rentrer dans le parking prévu à cet effet car il s'agit d'un établissement de soin de suite pour lequel les urgences sont rares !

D'une façon générale, à certains endroits stratégiques, la ville pourrait renforcer les mesures de verbalisation.

14 Livraisons

Envisager dans chaque rue une place dédiée à la livraison sur une tranche horaire définie pour éviter que les camions ne stationnent sur les pistes cyclables.

Le mieux, comme cela se fait dans d'autres pays, serait d'autoriser les livraisons en dehors des heures de pointe du matin et du soir.

La solution évoquée par le Maire (lors de la présentation du plan vélo par GPSO le mardi 10 septembre 2019) du dernier kilomètre est une bonne idée, mais elle ne pourra être effective que dans un avenir éloigné compte tenu de toute la logistique à mettre en place.

15 Entrées et sorties d'écoles

Comme c'est déjà le cas rue Saint Denis devant le groupe scolaire Albert Bezançon, mettre systématiquement des feux tricolores actifs au moment des entrées et sorties d'école avec détecteur de vitesse (Rue de Sèvres, Rue de l'Ancienne Mairie...)

16 Accès vélo à l'Île Séguin

L'accès à l'Île Séguin est cyclable sur le cours de l'Île Séguin ; il devrait être complété au niveau du Pont qui mène à la Seine Musicale.

17 Vélos cargos ou triporteurs

Que ce soit pour transporter des handicapés, des jeunes enfants ou des marchandises, ils sont de plus en plus utilisés à Boulogne et participent à la fluidification du trafic routier. Nous proposons de :

- Financer les vélos cargos même s'ils ne sont pas électriques.
- Financer des vélos cargos en prêts ou location pendant une semaine pour les parents d'élèves qui hésitent à acheter un vélo cargo.
- Relancer une campagne de financement privé de vélos cargos, plus de 50 volontaires étant déjà recensés sur les groupes Facebook de Boulogne.

La mise en œuvre de ces propositions suppose toutefois de régler parallèlement, en liaison avec les copropriétés, la difficile question de leur stationnement dans ces espaces privés, où la place disponible manque souvent. Le groupe de travail a relevé, à différents endroits, l'importance de la coopération avec elles pour surmonter un nombre important d'obstacles (comme le droit à la recharge...).

18 Ateliers de réparation vélos

Mettre en place un atelier d'auto-réparation vélo géré par des volontaires ou des associations. L'atelier pourrait ne pas se limiter au vélo mais accueillir aussi la réparation d'appareils électroménagers et des activités de bricolage.

19 Lutte contre le vol

Faire graver des vélos à la mairie ou dans un atelier géré par GPSO sur le modèle de celui de Meudon. La FUB (Fédération Française des Usagers de la Bicyclette) fournit le matériel de gravage.

20 Communication

La ville ne communique pas assez sur le plan vélo.

Il y a eu le très bon dossier sur le plan vélo présenté dans le BBI de mai 2019 avec un état des lieux et les perspectives concernant le maillage de pistes cyclables sur le territoire (incluant les contre sens vélo).

Il faudrait cependant au moins une demi-page tous les mois dans ce journal municipal pour sensibiliser les Boulonnais à la pratique du vélo (c'est le cas par exemple à Massy où la municipalité mise beaucoup sur l'information des Massicois concernant le réseau existant et les actions en cours).

Il est possible d'aller plus loin en envisageant des actions/concertations avec les quartiers, ce qui suppose que les maires-adjoints de quartier et les délégués se sentent concernés par le sujet. Les délégués de quartier pourraient inciter les habitants à leur remonter les problématiques vécues en tant que piétons, cyclistes ou automobilistes. Et pourquoi ne pas faire un groupe de travail entre les 3 populations par quartier car la problématique n'est pas la même d'un quartier à l'autre. Par exemple dans le quartier Silly Galliéni, à ce jour il n'y a jamais eu de réunion animée par un délégué de quartier sur cette thématique.

Par ailleurs il faudrait engager des campagnes de communication auprès des automobilistes, des cyclistes, des piétons :

- Sensibilisation des automobilistes et 2RM aux SAS Vélo sur les feux rouges,
- Sensibilisation des cyclistes au respect des feux rouges et en particulier auprès des entreprises de livraisons à vélo sur le territoire de GPSO,
- Sensibilisation des piétons pour ne pas circuler sur les pistes cyclables.

21 Propositions d'avancement pour les 4 RD qui jalonnent la ville

- **RD1** (Quais du 4 septembre, Alphonse le Gallo, Georges Gorse, Stalingrad, Point du Jour) : l'objectif ultime serait de réaliser la piste cyclable qui prolonge celle venant de Paris depuis la tour TF1 jusqu'à la passerelle de l'Avre (cette passerelle entre Saint Cloud et la limite de Boulogne Nord peut être franchie par les cyclistes car il y a déjà un plan incliné pour l'accès aux 2 rives).

L'argument le plus utilisé contre cette proposition est que l'on ne peut pas limiter le trafic sur un axe départemental. Sauf que le trafic est, de fait, déjà limité en aval depuis que la piste a été mise en place dans Paris. Cet aménagement ne ferait que le prolonger pour permettre aux Boulonnais qui vont travailler dans Paris d'y accéder.

En priorité prolonger la piste parisienne, jusqu'au pont d'Issy les Moulineaux car les demandes de Boulonnais sont nombreuses à ce sujet.

Le dialogue est déjà bien engagé entre l'Association Paris en Selle et les Services de la mobilité du Département des Hauts de Seine concernant ce premier tronçon entre Paris et le pont d'Issy (voir en PJ). Cette proposition est minimaliste : les aménagements cyclables peuvent être mis en place avant la fin de l'année si la volonté existe. Ensuite, entre le pont d'Issy et le pont de Billancourt, une voie de circulation pourrait être aménagée en piste bidirectionnelle d'ici l'été 2020. Ce n'est pas une suggestion irréaliste dans la mesure où la circulation en amont de ce tronçon va être réduite jusqu'en 2026 au moins. En effet, le département prévoit d'aménager, à partir de 2021 et pour une durée de 5 ans, les quais du Pont de Billancourt au pont Renault sur l'Île Séguin. Une piste bidirectionnelle fait partie de ce projet. D'ici 2021 et pendant les travaux, des aménagements cyclables provisoires sont tout à fait possibles.

Puis, pour la partie au nord du Pont de Sèvres entre 2022 et 2024. Il semble qu'il n'est pas possible d'insérer une piste cyclable sans la suppression d'une voie de circulation.

- **RD907** (Pont de Saint Cloud, Av de Lattre de Tassigny, Rond-Point Rhin et Danube, Route de la Reine, Porte de Saint Cloud) :

Objectif 2024 : créer des pistes cyclables sur toute la longueur de la route de la Reine ; en attendant l'aménagement de véritables pistes cyclables, voir si les trottoirs, quand ils sont suffisamment larges, ou les contre-allées, quand elles existent, peuvent être provisoirement utilisés.

Il n'y a pas de continuité cyclable entre le Pont de Saint-Cloud et l'Avenue de Lattre de Tassigny mais elle paraît difficile à réaliser.

Dans le sens ouest/est, Avenue de Lattre de Tassigny, il n'y a pas de voie de bus, alors que cela permettrait aux bus de mieux circuler et aux vélos d'avoir une solution temporaire, même si ce n'est pas idéal. Idem entre le rond-point Rhin et Danube et la rue de Silly : il y a 2 fois 3 voies mais pas de voie de bus. Ce serait très simple à mettre en place pourtant et permettrait aux bus de gagner du temps et de mieux aborder ou quitter le rond-point.

- **RD910** (Pont de Sèvres, Av du Général Leclerc, Av Edouard Vaillant, Porte de Saint Cloud) :

✓ La traversée du pont de Sèvres à vélo est très dangereuse et la piste cyclable qui existe déjà sur l'un des 2 côtés du pont est d'un accès très difficile, notamment pour les cyclistes qui arrivent de Sèvres par la N10. Il est urgent d'aménager des pistes cyclables sécurisées et facile d'accès des 2 côtés du Pont de Sèvres.

Lors de la manifestation MDB (Mieux se Déplacer à Bicyclette) organisée le dimanche 14 avril dernier sur le pont de Sèvres, les organisateurs ont démontré qu'il était possible de passer entre la route et les poteaux d'éclairage ; même les triporteurs arrivent à passer.

Dans l'immédiat, voir s'il est possible d'aménager les interconnexions de la piste actuelle avec Sèvres et avec la contre-allée de l'Avenue du Général Leclerc. Rien n'a été prévu pendant les travaux en cours sur le Pont de Sèvres et la piste existante côté amont est complètement bouchée par les plots en béton du chantier. A revoir avec le gestionnaire des travaux.

- ✓ Sur le trottoir, le long de Darty, il y a la place pour une zone partagée vélos piétons, à matérialiser avec un panneau.
- ✓ Utiliser quand c'est possible les contre-allées pour aménager des pistes cyclables ou des zones de rencontre. Il suffirait de signaler par des panneaux et par un marquage au sol une zone de rencontre limitée à 20km/h.

- **RD50** (Rond-Point Rhin et Danube, Avenue André Morizet, Bd de la République, Pont d'Issy) : l'objectif est de créer des pistes cyclables dans les 2 sens en minimisant les discontinuités en dehors de la place Marcel Sembat : l'échéance ultime est 2024 et en attendant :

- ✓ Concernant l'Avenue André Morizet, comme pour la RD910, exploiter au maximum les contres allées quand elles existent (par exemple entre le rond-point Rhin et Danube et la Rue Koufra en allant vers Marcel Sembat il serait possible d'aménager une piste cyclable ; entre le rond Rhin et Danube et la rue de Bellevue il y a les anciens emplacements Autolib' qui sont utilisés par les automobilistes pour stationner gratuitement !), ainsi que les trottoirs quand ils sont suffisamment larges (par exemple entre la Rue Galliéni et la Mairie de Boulogne).

- ✓ Sur l'avenue Morizet en provenance de Marcel Sembat, il faudrait un geste fort de la part du Maire pour faciliter l'accès cyclable à l'Hôtel de Ville (et d'ailleurs à tous les bâtiments publics) : on pourrait aménager une piste cyclable d'abord sur le trottoir entre les rues Carnot et Georges Sorel (il est suffisamment large) puis sur la chaussée devant le commissariat (le stationnement n'est pas autorisé, ce qui n'empêche pas des véhicules, autres que ceux de la Police, de stationner impunément à cet endroit) puis à nouveau sur le trottoir devant la Mairie et le long de l'Espace Landowski entre les rue Paul Constans et Galliéni.

Sur ce tronçon dans l'autre sens depuis la rue Galliéni jusqu'à la place Marcel Sembat, il faudrait aussi étudier la possibilité de sécuriser les déplacements en vélo sur la chaussée ;

- ✓ Concernant le Boulevard de la République, la contre allée existante est déjà exploitée mais elle est mal signalisée avec des logos vélo trop proches des voitures et la présence de 3 ralentisseurs est très désagréable²⁸.

Le trottoir qui longe le cimetière entre l'Avenue Pierre Grenier et le Pont d'Issy est déjà équipé de pistes cyclables dans les 2 sens de circulation. La piste sur le trottoir devrait être colorisée pour que les piétons la voient mieux elle est actuellement rarement respectée). Une couleur verte serait la bienvenue. Par ailleurs la fin de la piste est à revoir à cause du stationnement des 2RM devant les studios CANAL+.

A la sortie du Pont d'Issy, dans le sens Est/Ouest il n'y a plus de piste sur l'Avenue de la République : il y aurait la place d'en aménager une car en pratique les cyclistes ne traversent pas l'Avenue pour rejoindre la piste cyclable qui longe le cimetière.

22 Autres aménagements hors RD

Rue Yves Kermen plusieurs aménagements complémentaires peuvent être envisagés

- ✓ Il faut absolument proscrire les pistes cyclables à double sens sur le même trottoir comme cela est le cas rue Yves Kermen à partir de l'enseigne BioC'estBon dans le quartier du trapèze. L'attraper en triporteur en venant de l'Avenue Général Leclerc est tout un art !

²⁸ Une vidéo a été publiée à ce sujet sur le groupe Facebook de l'association MobilBoulBi

- ✓ Depuis la rue du vieux Pont de Sèvres (au niveau de l'enseigne BioC'estBon) jusqu'à la rue de Silly pour traverser l'Avenue du Général Leclerc (**c'est l'un des gros points noirs de Boulogne**). En raison des travaux conduits quai Georges Gorse (en liaison avec la construction de la station Pont de Sèvres de la ligne T15 du Grand Paris Express Sud), il faut selon GPSO attendre 2022 pour réaliser des travaux sur ce tronçon ; des solutions provisoires ou définitives devraient être étudiées. Par exemple :
 - Implanter une piste temporaire sur une des voies côté forum car non embouteillées de ce côté ;
 - Aménager le terre-plein central en piste cyclable.
- ✓ Etablir la continuité entre ce tronçon de l'Avenue Yves Kermen et le cours de l'Île Seguin qui mène au Pont de liaison avec l'Île Seguin ; actuellement, les trois pistes qui partent de ce carrefour ne sont pas connectées et les cyclistes ne savent pas par où passer.
- ✓ Etablir la continuité cyclable rue Yves Kermen au niveau de la place Jules Guesde. Il manque actuellement 50m pour rejoindre la contre-allée depuis la place Jules Guesde. Cette contre-allée doit être signalisée comme une zone de rencontre 20km/h.



Photo prise rue Yves Kermen : 3 rangées de parkings pour voitures, des potelets partout, un trottoir central inutile et pas de piste cyclable pour une rue refaite il y a une dizaine d'années !

L'axe qui va du Boulevard d'Auteuil jusqu'à la place Marcel Sembat (par les Avenues Robert Schuman et Victor Hugo) est bien aménagé en pistes cyclables. Il reste à sécuriser la traversée de la place Marcel Sembat (point noir majeur à Boulogne qui vient de faire l'objet d'un autre rapport du CESEL²⁹) aussi bien pour les cyclistes que pour les piétons.

²⁹ Rapport intitulé « L'aménagement de la place Marcel Sembat », présenté lors de l'AG du CESEL, le 17 avril 2019

Boulevard d'Auteuil : Aménager une piste cyclable en concertation avec la ville de Paris.

Boulevard Jean-Jaurès :

- Il est déjà à sens unique entre la rue Gallieni et la route de la Reine. Sur ce tronçon il est possible de faire une piste cyclable dans chaque sens ;
- Mettre en sens unique le tronçon entre Marcel Sembat et la rue Gallieni pour permettre également l'aménagement d'une piste cyclable dans chaque sens ; cela permettrait de supprimer le feu du Boulevard Jean Jaurès à l'arrivée sur la place Marcel Sembat et donc de fluidifier le trafic sur la place.
- Etudier la piétonisation d'une partie du Boulevard Jean Jaurès (celle du centre-ville), soit en conservant une voie pour le bus 123, soit en modifiant le plan de circulation de ce bus. Cela revient à envisager de réserver cette partie du Boulevard aux piétons, aux vélos et aux Bus ; des aménagements analogues ont été réalisés à Lyon.

Passerelle Constant Lemaître vers le Forum :

A ce jour, le retour de concerts de la Seine musicale en vélo est compliqué

Faire une étude de faisabilité et de coût en vue de l'aménagement d'une piste cyclable. A priori, cela ne semble pas très compliqué à réaliser : Juste un marquage au sol dans chaque sens à l'extérieur des bornes, laissant le passage pour les piétons au milieu.

Rue de l'Ancienne Mairie : Aménager un double sens cyclable pour le tronçon qui longe le collège Bartholdi entre la Route de la Reine et la rue de Châteaudun. Réduire ou empêcher le stationnement sauvage devant le collège.

Voir au cas par cas la possibilité d'aménager des pistes cyclables protégées devant chaque école, collège, et lycée de la ville (Pour les 2 lycées de Boulogne les problèmes à traiter doivent l'être dans le cadre de l'aménagement de la rue de Billancourt et de la place Jules Guesde).

Rue des Fossés Saint Denis : Aménager un double sens cyclable à partir de la rue Saint Denis jusqu'à la rue Tisserant de façon à établir la continuité avec le DSC qui existe déjà entre la rue Tisserant et la rue de l'Abreuvoir.



Pas de DSC à partir de la rue Saint-Denis mais seulement à partir de la rue Tisserant

Rue des Menus : rétablir le DSC entre la rue du Bac et la rue de l'Abreuvoir, ce qui oblige, compte tenu de l'é étroitesse de ce tronçon de la rue des Menus, à supprimer 6 places de stationnement. Cela permettrait en plus de rétablir la continuité de la rue des Menus vers le DSC de la rue Mahias qui donne accès à l'Avenue Jean-Baptiste Clément

Rue du Transvaal : étudier la possibilité d'aménager un DSC permettant d'accéder au TCBB (Tennis Club de Boulogne Billancourt), au Carrefour des Anciens Combattants et au Bois de Boulogne sans rouler sur les trottoirs.

Rue Galliéni :

- Il faudrait des pistes cyclables entre les Passages et l'espace Landowski dans les 2 sens. De la rue de la Saussière (Monceau fleurs) jusqu'à la rue d'Aguesseau la piste peut être aménagée en lieu et place du stationnement Autolib' pour voitures électriques (20 à 30 voitures sont garées quotidiennement à cet endroit et jamais verbalisées). Dans l'autre sens, par là où passe le SUBB rajouter le panneau M9v2 (sauf vélo) sous le panneau de sens interdit sauf bus.
- Le tronçon entre la rue de Silly et l'Avenue André Morizet est en cours de rénovation entre août et novembre 2019 (modernisation du réseau d'eau potable) : les places de stationnement sont reconduites tels quelles mais rien n'est prévu en termes de bande cyclable : compléter les travaux par un marquage au sol de bande cyclable dans les 2 sens ; ce marquage devrait être étendu à toute la rue Galliéni depuis la Seine jusqu'à la rue Ferdinand Buisson.

Avenue Jean-Baptiste Clément : Aménager des bandes cyclables entre la place Bernard Palissy et la place des Anciens Combattants pour faciliter l'accès à Paris en vélo via le Bois de Boulogne. **Cet itinéraire est un accès privilégié pour rejoindre porte maillot pour ceux qui vont travailler dans Paris rive droite.** Il faut penser également à l'association « A vélo sans âge » et sécuriser le déplacement des triporteurs qui se dirigent vers le bois de Boulogne.

Avenue Charles de Gaulle : Aménager des bandes cyclables entre la rue du Parchamp et le Boulevard Anatole France, également pour faciliter l'accès à Paris en vélo via le Bois de Boulogne.

Rue de Bellevue : Rétablir le DSC entre les rues Gallieni et Michelet ;

Avenue Pierre Lefauchaux, le long du parc de Billancourt : Il y a largement de quoi faire une piste sur chaque trottoir ; d'une façon générale, dans le nouveau quartier du trapèze, il n'y a pas assez de pistes cyclables.

Accès vélo à l'Île Séguin : L'accès à l'Île Séguin est cyclable sur le cours de l'Île Séguin ; il devrait être complété au niveau du Pont qui mène à la Seine Musicale.

Rue d'Aguesseau : Très bon Double sens cyclable, large et matérialisé.



Rue du point du jour

Double sens cyclable problématique sauf à supprimer des places de stationnement :



23 Dossiers en cours de discussion entre les associations et GPSO

On retrouve via le lien ci-dessous les dossiers en cours de discussion entre les associations et GPSO :
https://docs.google.com/document/d/1Hy1MCQ94_b1MITWJ5-saGXr83lF8kXdHKGaQn2PPloM/edit?usp=sharing