

Ont participé à cette étude :

Pour la mairie :

- Despina BEKIARI
- Françoise GAGNARD
- Mohamed HOUCINI
- Constance PORTALIER
- Pierre-Henri CONSTANT
- Muriel GALANTE-GUILLEMINOT
- Anne-Marie MERCADIER
- Michel RENAUX
- Astrid BROBECKER
- Pauline LE FUR
- Gilles MERGY
- Maxime MESSIER
- Léa-Iris POGGI
- Jean Yves SOMMIER

Pour les habitants :

- Olivier BESSON
- Irène BOURDIN KORSAKISSOK
- Jean François BRESSE
- Pascal BUCHET
- Gérard CERDAN
- Iris CHANAUD
- Mikaël COÏC
- Alain DELAHAYE
- Jean Max DROUOT
- Emmanuel DURAND
- Jean Michel DURAND
- Hassan EL YOUBI
- Fadwa ELARCHI
- Michel FAYE
- Michèle FERON
- Yves. A. GAGNARD
- Myette HEBRANT
- Odile JERSYK
- Caroline KERVAC GENRE
- Jean-Samuel KUBICH
- Jean LACOUR
- Loïc LATOUR
- Thibault LECREVISSE
- Cécile MALLET
- Aicha MEDJAOUI
- Kemal ORS
- Pierre PLAMONT
- Laurent RIBADEAU-DUMAS
- Francis RONDELEZ
- Jacqueline SEGRE
- Amina SLAMTI
- Stein VAN OOSTEREN
- Michèle VIDAL
- Eric VOIGNIER
- Frédéric WAGRET
- Bernard WELTER
- Dorothee WILMOT
- Fabienne ZACCHI

1. Lancement de l'étude

La mairie et l'équipe municipale ont souhaité réaménager la rue Boucicaut.

Le Territoire Vallée Sud Grand Paris (VSGP) dont dépend la commune de Fontenay a présenté un projet en réunion publique le 20 novembre 2023.

Suite à cette présentation les habitants ont fait savoir qu'ils souhaitaient proposer des modifications.

Dans un courrier adressé en mars 2024 à Madame Despina Bekiari, MM. Jean-François Bresse et Alain Delahaye Laurent Vastel a donc créé un comité thématique, demandant qu'on lui fasse des propositions.

2. Déroulement de l'étude

Le Comité s'est réuni 12 fois.

Le compte-rendu de la plupart de ces réunions est publié sur le site de la ville :

<https://www.fontenay-aux-roses.fr/mairie/democratie-locale/comites-thematiques/>

La forte participation des Fontenaisiens à ce comité thématique (13 élus et 40 habitants) montre l'importance qu'ils attachent à la démocratie participative et au futur de la rue Boucicaut en particulier. La rue Boucicaut est la rue principale de Fontenay. Son aménagement, qui ne sera pas repris avant 10 ou 15 ans, va déterminer la qualité de vie dans le centre-ville pour de longues années. Il s'agit donc d'un important projet d'urbanisme.

Le comité a été coanimé par 2 personnes :

- Despina Bekiari, Maire adjointe déléguée à l'Environnement, les Espaces verts et le Développement durable, désignée par Laurent Vastel. Elle a été remplacée par Michel Renaux, très présent dans cette étude, pour une des réunions.
- Stein van Oosteren, qui avait mené une réflexion sur le sujet avec un groupe de Fontenaisiens, assisté de Michèle Vidal.

Jean-François Bresse et Alain Delahaye ont assuré la modération et l'organisation.

Chaque réunion a fait l'objet d'un compte-rendu, corrigé par Despina Bekiari et les membres organisateurs.

Etant donné le grand nombre de participants on a procédé comme suit :

Sur chaque sujet on a fait des réunions de brainstorming par ateliers, chaque atelier notant ses propositions sur des post-it, qu'on a regroupé ensuite par thèmes. Les propositions ont été ensuite converties en questionnaire, et chacun a donné son avis sur chacune d'elles (tout à fait d'accord, d'accord, ni d'accord ni pas d'accord, etc.) Les propositions notées 14/20 et plus ont été retenues comme recommandations finales. Ce procédé a permis d'éviter de trop longues discussions en séance.

Hassan el Youbi, employé municipal, cadre responsable de la Gestion Urbaine de Proximité a pris en charge la logistique, en particulier la publication des comptes-rendus sur le site de la ville.

Alain Delahaye a rédigé le rapport final au fur et à mesure des réunions.

3. Périmètre de l'étude

Dans sa lettre de mission Laurent Vastel a fixé un périmètre très vaste pour cette étude.

Il souhaitait en effet que les recommandations citoyennes prennent en compte :

- la complexité des usages de la rue Boucicaut
- les contraintes et opportunités liées à la restructuration du mail
- l'apaisement et la réduction du trafic motorisé
- les attentes des habitants sur les mobilités actives

Les travaux envisagés concernent la partie de la rue Boucicaut entre la mairie et la Cavée. On a parfois pris en compte le tronçon compris entre le carrefour Boucicaut-Dolivet et la mairie pour traiter des questions de circulation.

Ce travail recoupe en partie celui du Comité Thématique sur le Stationnement qui a rendu son rapport le 8 décembre 2023. Ce rapport est disponible sur le site de la Ville :

<https://www.fontenay-aux-roses.fr/mairie/democratie-locale/comites-thematiques/>

et celui du Comité sur la Circulation, le Stationnement et les Mobilités Actives (CSTA), qui a rendu son rapport le 14 décembre 2019 lors du Forum des Mobilités. Le Comité a pris en compte ces travaux pour la partie qui concerne la rue Boucicaut. Pour le CSTA il en résulte les recommandations présentées au chapitre 13.

Les élus nous ont informés que le projet municipal pour la rue Boucicaut élaboré par VSGP a été différé pour deux raisons :

- Le département doit d'abord effectuer une étude et par la suite procéder éventuellement à des travaux d'assainissement dans la rue Boucicaut, dont l'envergure est inconnue à ce jour. .
- C'est M. le maire qui doit lancer ces travaux. Il attend les recommandations du Comité Thématique avant de le faire.

M. le maire communiquera ses décisions au comité pour chacune des recommandations qu'il recevra.

4. Objectifs du comité

Le comité s'est fixé 8 objectifs, qui englobent ceux fixés par le maire :

- A. Faire de la rue Boucicaut un endroit apaisé et agréable, en tenant compte des contraintes et opportunités liées à la restructuration du mail
- B. Réduire la vitesse de circulation des voitures dans la rue
- C. Limiter la circulation des véhicules motorisés dans la rue au strict nécessaire
- D. Favoriser le commerce
- E. Proposer un plan global de stationnement dans la rue et son voisinage
- F. Repenser la répartition de la voirie entre ses différents usages (piétons, vélos, voitures)
- G. Proposer un scénario pour l'évolution de la rue au-delà du projet actuel
- H. Prendre en compte l'évolution climatique

Ces 8 objectifs ont été étudiés successivement au cours des réunions.

5. Orientations prioritaires pour la rue Boucicaut

La rue Boucicaut assure simultanément de nombreuses fonctions. Il est apparu utile de les prioriser afin de focaliser sur l'essentiel. Une enquête a donc été faite auprès des membres du comité, pour connaître les orientations qu'ils jugent prioritaires pour la rue.

Les choix proposés étaient les suivants :

- Rue dédiée aux commerces et services
- Espace de rencontre pour toutes les générations avec cafés, restaurants, ...
- Zone de détente avec des aménagements appropriés (lieux ombragés, bancs, ...)
- Zone d'animation publique
- Espace de circulation apaisée pour tous
- Zone végétalisée
- Zone adaptée au changement climatique
- Rue centrale reliant plusieurs structures publiques environnantes

Les réponses ont mis largement en tête les 4 choix suivants :

- Rue dédiée aux commerces et services
- Espace de circulation apaisée pour tous
- Espace de rencontre
- Rue centrale reliant plusieurs structures publiques environnantes

Les autres choix n'ont obtenu que très peu de votes.

Cette enquête donne les grandes lignes de la rue Boucicaut souhaitée par le comité :

Une rue apaisée où il est agréable de se rendre pour profiter des commerces et se rencontrer, avec une circulation automobile réduite. Le projet ne saurait être traité isolément, la rue servant de lien entre les différentes composantes du centre-ville.

6. Information fournies par M. le maire sur le projet de restructuration du mail et son projet global d'aménagement du centre-ville.

Le comité avait fait savoir que pour mener sa mission il aurait besoin d'informations de la part de M. le maire sur le projet de restructuration du mail et ses projets d'aménagement du centre-ville. Il souhaitait en effet faire des recommandations qui soient compatibles avec ces projets.

M. le maire est venu fournir ces informations au comité le 5 septembre 2024.

Évolution du Mail Boucicaut

Le Mail Boucicaut a été conçu dans les années 70 et a besoin d'une rénovation globale.

Ces dernières années la mairie a proposé plusieurs solutions pour améliorer la situation. Elles n'ont pas abouti, faute d'obtenir l'accord des copropriétaires. Le projet actuel de la mairie consiste à rénover le mail dans sa forme actuelle.

Une action est engagée par la mairie pour acquérir les espaces de voirie, aujourd'hui privés. Par l'intermédiaire de Vallée Sud Développement qui dépend de VSGP, la mairie achètera ensuite progressivement les cellules commerciales présentes sur le Mail afin d'y implanter des commerces dont la ville a besoin, à l'instar de ce qui a été fait à Montrouge. Plusieurs achats ont déjà été effectués.

Ce projet n'induit pas de contraintes particulières pour la requalification de la rue Boucicaut.

Évolution globale du centre-ville

L'objectif de la mairie est de rendre le centre-ville plus attractif par la qualité des espaces publics, une amélioration de l'offre commerciale et une meilleure qualité des commerces. Les projets réalisés place de l'Eglise, place du général de Gaulle et place de la Cavée s'inscrivent dans ce contexte. Il s'agit d'un travail de long terme.

Il n'y a pas de projet de restructuration globale du centre-ville.

Laurent Vastel explique comme suit le projet municipal de requalification de la rue Boucicaut :

- 75% des Fontenaisiens ont une voiture, et auront besoin de leur voiture pendant les cinquante ans à venir, à moins de rapprocher significativement les lieux de travail des lieux d'habitation. La voiture est et restera un moyen de transport incontournable. Le maire souhaite donc laisser à la rue Boucicaut son rôle d'axe de circulation est-ouest.

- Une deuxième raison pour laisser en place le transit automobile pour le maire est le fait que selon lui ce trafic transit génère une partie importante du chiffre d'affaires des commerçants.
- Sur la piétonnisation sa position a évolué. Dans son programme électoral de 2020 figurait l'engagement de piétonniser progressivement la rue. Conseillé par des experts il estime maintenant que la rue Boucicaut n'est pas piétonnable. Le projet du maire écarte donc la piétonnisation pour le moment, mais n'exclut pas une évolution ultérieure vers la piétonnisation.
- Il estime que le parking de Carrefour et les deux garages de la rue doivent rester accessibles en voiture, de même que les cabinets médicaux de la rue.
- Il considère que la rue des Pierrelais est trop éloignée de la rue Boucicaut pour qu'on puisse y transférer la circulation de la rue.
- Les possibilités de stationnement insuffisantes à proximité obligent à maintenir du stationnement dans la rue. Ce stationnement va devenir payant après une heure et demi gratuite. Les contraventions seront dressées par des ASVP extérieurs à la ville. M. le maire ne souhaite pas en effet que ce travail soit fait par les policiers municipaux, ce qui nuirait à leur image.
- Il n'est pas hostile à des mesures permettant de réduire la vitesse de circulation dans la rue, par exemple un radar pédagogique ou même un radar à verbalisation.
- Il est favorable à la création d'une terrasse.
- Il contactera les gérants de l'application Waze pour leur demander de ne plus afficher la rue Boucicaut comme raccourci possible.

Accord entre la ville et l'Etablissement Public Foncier de l'Île de France (EPFIF)

Lors du conseil municipal du 26 septembre Monsieur le Maire a rendu public un accord passé avec l'EPF Ile-de-France qui concerne une partie de la rue Boucicaut. Cet accord a surpris les membres du comité, qui auraient préféré que le maire leur en parle le 5 septembre.

Le 2 octobre M. Michel Renaux, maire-adjoint à l'Urbanisme, a apporté des précisions sur cet accord. Le chapitre 14 de ce rapport décrit ces précisions, ainsi que les recommandations du comité pour que les futures constructions maintiennent le caractère de la rue et l'ambiance qu'on souhaite y créer.

7. Informations fournies par le Territoire Vallée Sud Grand Paris (VSGP)

Le 16 septembre VSGP est venu présenter le projet municipal et échanger avec le comité.

Ils se sont appuyés sur la présentation suivante :

<https://drive.google.com/file/d/18SXVnDID2dWKDiH4TcDzMD4SacjAhUau/view?usp=sharing>

L'exposé, très professionnel, a commencé par une présentation du cahier des charges fourni par la mairie :

- Intégrer la rue Boucicaut dans le projet d'embellissement du centre-ville
- Redynamiser le centre-ville et apporter plus de visibilité aux commerces
- Désimperméabiliser l'espace public
- Végétaliser pour réduire les îlots de chaleur
- Apaiser la circulation et maintenir une offre suffisante de stationnements
- Mettre en œuvre des matériaux et du mobilier qualitatifs

Le projet présenté est conforme aux souhaits de M. le Maire, mais l'expert indique que le maintien du transit automobile ne permettra pas d'apaiser la rue.

Le projet réduirait de 49 à 23 le nombre de places de stationnement marquées dans la rue.

L'échange qui a suivi la présentation a été très fructueux.

VSGP pense que l'aménagement en zone de rencontre ne peut s'appliquer étant donné :

- l'importance du trafic routier dans cette rue
Le projet suppose le maintien du trafic actuel de 3 400 véhicules/jour et ne propose donc pas de moyens pour le réduire. La réduction de ce trafic provoquerait le report d'une partie du trafic sur les rues avoisinantes, une partie seulement car certains usagers choisiraient soit un itinéraire différent, soit un autre moyen de transport, ou ils s'organiseraient autrement (le phénomène est documenté et s'appelle « évaporation du trafic »).
On a noté que ce report n'avait pas posé de problèmes lors des travaux dans la rue.
- la circulation de 222 bus/jour dans la rue
Selon VSGP le détournement des bus via la rue des Pierrelais éloignerait trop les transports des commerces, bien qu'actuellement les arrêts n'en soient pas très proches, et que le nouvel arrêt serait même plus proche du marché.
- l'accès au parking de Carrefour Market
Il faudrait reprendre l'étude de l'accès via la rue Jean Jaurès ou la rue Ledru-Rollin, selon des modalités différentes.
- l'accès aux deux garages, en particulier l'accès au garage Citroën.

VSGP admet les points suivants :

- Il est possible d'imposer la vitesse à 20 km/h par des moyens appropriés (plateaux traversants, radars...) et en verbalisant systématiquement les contrevenants.
- En cas de piétonnisation l'aménagement de la rue serait identique à celui d'une zone 20. Le revêtement serait différent (il n'y aurait pas d'enrobé mais un dallage ou des pavés) ce qui rend le choix du revêtement déterminant pour la possibilité de piétonniser la rue. Le trafic lié aux livraisons, à l'enlèvement des déchets et aux urgences serait identique. Un test de piétonnisation partielle pourrait être mené.
- Il faudrait mettre des potelets pour délimiter les trottoirs afin d'éviter les stationnements sauvages.

8. Le CEREMA

En France les Collectivités sont conseillées en matière d'aménagement des zones apaisées par le CEREMA.

Le CEREMA est un établissement public relevant du Ministère de la Transition Ecologique et de la Cohésion des Territoires. Il accompagne l'État et les collectivités territoriales pour l'élaboration, le déploiement et l'évaluation de politiques publiques d'aménagement et de transport.

Il a accompagné de très nombreuses ville de toute taille dans de tels projets.

Le CEREMA a publié de nombreux documents (cf. liste en annexe 2), d'où il résulte que pour aménager des rues apaisées les villes disposent de 3 solutions, qui s'appuient sur des outils règlementaires et des dispositions du Code de la route :

• la zone 30

Tout Fontenay est en zone 30, à l'exception de la rue Boucicaut qui est en zone 20 (aussi appelée zone de rencontre). Le retour à la zone 30 serait évidemment contraire aux objectifs poursuivis.

• la zone de rencontre, ou zone 20

Caractéristiques :

- Zone affectée à la circulation de tous les usagers, mais à priorité piétonne. Les piétons peuvent circuler sur la chaussée sans y stationner. Ils ont priorité sur les autres véhicules
- Zone à revêtement unifié, sans différenciation visuelle de trottoirs, pistes et chaussée
- Pas de passages piétons
- Trafic automobile restreint
- Accès possible à tous les modes de transport
- Vitesse maximale autorisée : 20 km/h
- Stationnement possible seulement sur les emplacements réservés à cet effet
- Circulation des cyclistes à contresens possible, sauf dispositions contraires prises par le maire

Un panneau peu visible indique bien que la rue Boucicaut est aujourd'hui en zone 20. Cependant la réglementation de zone 20 du CEREMA n'y est pas du tout appliquée, ce qui explique l'inconfort important exprimé par les membres du comité.

• l'aire piétonne

Caractéristiques :

- Zone affectée à la circulation des piétons, de façon temporaire ou permanente
- Les piétons peuvent circuler partout. Ils ont priorité sur les autres véhicules
- Accès exceptionnel des véhicules motorisés sur autorisation du maire, ou pour la desserte de l'aire piétonne
- Ces véhicules doivent rouler au pas
- Accès possible aux cyclistes, roulant au pas, sauf dispositions contraires prises par le maire
- Aucun stationnement dans la rue. Brefs arrêts possibles pour les véhicules autorisés
- Circulation des cyclistes à contresens possible, sauf dispositions contraires prises par le maire

Pour que l'apaisement soit effectif, le CEREMA insiste sur la nécessité de mesures d'aménagement spécifiques.

Pour la zone 20 et l'aire piétonne ces mesures s'appuient non seulement sur la signalisation, mais surtout sur un aménagement de la rue qui en fait un espace uniforme dédié aux piétons. Pour le revêtement de la rue les recommandations sont cependant assez semblables.

Le comité pense que les solutions zone 20 et aire piétonne sont envisageables pour la rue Boucicaut. Elles sont décrites dans la suite du document.

En regard de chaque recommandation on a indiqué l'objectif qui la justifie, avec la lettre indiquée au point 4 :

A : Faire de la rue Boucicaut un endroit apaisé et agréable, en tenant compte des contraintes et opportunités liées à la restructuration du mail

B : Réduire la vitesse de circulation des voitures dans la rue

C : Limiter la circulation des véhicules motorisés dans la rue au strict nécessaire

D : Favoriser le commerce

E : Proposer un plan global de stationnement dans la rue et son voisinage

F : Repenser la répartition de la voirie entre ses différents usages (piétons, vélos, voitures)

G : Proposer un scénario pour l'évolution de la rue au-delà du projet actuel

H : Prendre en compte l'évolution climatique

9. Recommandations communes à la zone 20 et à l'aire piétonne

Sol uniforme :

- 1 Créer un seul espace continu sur toute la largeur de la rue en supprimant toute séparation entre trottoirs et chaussée, avec caniveau central (A)
- 2 Adopter un revêtement spécifique, lisse, non glissant même mouillé, pour mettre en évidence le statut de zone apaisée (A)
- 3 Retenir un revêtement de qualité (A)

Aux yeux du comité ces recommandations sont essentielles. A elles seules elles déterminent une ambiance apaisée et créent une rupture par rapport aux rues voisines. Dans une telle rue les automobilistes lèvent automatiquement le pied, sentant qu'ils entrent dans un monde où les piétons ont priorité.

Couleurs :

- 4 Adopter des revêtements clairs et peu réfléchissants sur le sol (H)
- 5 Adopter des revêtements clairs sur les façades et sur les toits. Les imposer pour les nouveaux immeubles (H)

Signalisation :

- 6 Flécher Châtillon, Clamart... via les rues Dolivet et Pierrelais à l'angle Dolivet/Boucicaud (C)

Parkings :

- 7 Créer des parkings de grande capacité à proximité immédiate de la rue (C)

Le nombre de places de parking à Fontenay (au marché, à la Cavée et à Carrefour Market) est d'environ 260. A Sceaux près de la rue Houdan ce nombre est d'environ 290, mais les possibilités de stationnement dans les rues sont très supérieures.

- 8 Inciter les automobilistes à utiliser le parking du marché et le parking de la Cavée en affichant le nombre de places libres dans ces parkings au Carrefour Boucicaud-Dolivet et à la hauteur de la librairie (A, E)

- 9 Rendre public l'ascenseur du parking du marché, ou au moins le faire connaître et faire qu'il fonctionne (E)

Stationnement dans la rue :

- 10 Prévoir des places réservées pour les PMR (A)

Attractivité :

- 11 Installer une brasserie avec terrasse dans la rue à hauteur du mail (A)
- 12 Créer un tiers-lieu (A)
- 13 Installer des bancs ou des sièges permettant de s'asseoir dans la rue pour échanger (A)
- 14 Organiser des activités et des animations périodiques dans la rue (A)
- 15 Ouvrir autant que possible l'espace visuel (A)
- 16 Ne pas mettre d'obstacles à la circulation des piétons (jardinières, potelets, plots, panneaux publicitaires...) (F)
- 17 Eliminer l'enclos à poubelles - Trouver un local pour les entreposer et les sortir quand les éboueurs passent (A)

Ambiance

- 18 Réduire le bruit, par la végétation, par un revêtement approprié... (A)
- 19 Travailler la qualité de l'éclairage pour le rendre plus chaleureux (A)
- 20 Réduire l'éclairage nocturne (H)
- 21 Installer des lampadaires sensibles au passage des piétons (H)

Végétation

- 22 Prévoir des espaces arborés pour créer des îlots de fraîcheur (A)
- 23 Garder tous les arbres existants et en ajouter autant qu'il est possible avec les réseaux souterrains (Il fait 8°C de moins sous un arbre) (H)
- 24 Recourir à la végétation de pleine terre autant que possible (A)
- 25 Désartificialiser les sols, au moins partiellement (A)
- 26 Permettre aux riverains de planter des végétaux le long de leurs façades, en jardinières ou en pleine terre (H)

Eaux pluviales :

- 27 Prévoir des moyens d'évacuation suffisants, même en cas de grosses averses (H)
- 28 Prévoir des trottoirs drainants, avec des grilles d'évacuation transversales (H)
- 29 S'assurer qu'il ne se crée nulle part des réservoirs d'eau stagnante (H)

Canicules :

- 30 Encourager l'installation de panneaux solaires sur les toits. Les recommander sur les nouveaux bâtiments privés (H)
- 31 Placer des panneaux solaires sur les bâtiments publics (H)
- 32 Prévoir des fontaines de rue (cf. fontaines Wallace) (H)
- 33 Prévoir des dispositifs temporaires (ombrières, velums rétractables, parasols...) pour créer de l'ombre sur au moins une partie de la rue (H)
- 34 Ne pas construire de hauts immeubles le long de la rue pour éviter l'effet canyon (H)

Les Bus :

35 Dévier le bus 194 par les rues Dolivet-Pierrelais-Blanchard (C)

36 Dévier le bus 394 par les rues Dolivet-Pierrelais-Blanchard (C)

Commencer par le 394.

Dans les deux cas l'arrêt Mairie de Fontenay serait remplacé par un arrêt dans la rue des Pierrelais, près de l'entrée du cimetière. Les usagers descendant à cet arrêt et souhaitant atteindre la rue Boucicaut devront donc remonter la rue de Verdun et traverser la place du général de Gaulle.

Le comité pense que la décision de dévier les bus devrait être précédée d'une consultation d'Ile-de-France Mobilités et des usagers des transports en commun, puis validée par une consultation générale des habitants.

37 Laisser passer les bus si on ne peut pas les détourner, à 20 km/h si zone 20, et à 5 km/h si zone piétonnière (F)

38 Demander à la RATP de poursuivre la mise en place de bus électriques, s'ils continuent à emprunter la rue (H)

10. Zone de rencontre, ou zone 20

Cet aménagement n'est pas incompatible avec le passage des bus, à condition qu'ils ne roulent pas à plus de 20 km/h.

L'annexe 4 donne des exemples de rues aménagées selon ce modèle.

L'annexe 5 décrit en particulier ce qu'a fait la ville d'Antony dans la rue Auguste Mounié, rue centrale de la ville, dans un contexte très semblable à celui de la rue Boucicaut.

Réduction de la vitesse de circulation dans la rue

39 Mettre une chicane végétalisée à l'entrée de la zone de rencontre (B)

40 Mettre un plateau traversant dans la rue, si c'est compatible avec le passage des bus (B)

41 Marquer 20 km/h sur le sol (B)

42 Mettre plusieurs panneaux 20 km/h Rappel dans la rue (B)

43 Installer un radar urbain dans la rue (B) cf. annexe 3.

44 Mettre un panneau signalant des contrôles radars fréquents (B)

45 Contrôler rigoureusement le respect de la vitesse limite de 20 km/h, et verbaliser les contrevenants (B)

46 Créer un espace convivial à mi-parcours pour rompre la ligne droite au niveau du mail (B)

Les mesures de réduction de la vitesse contribueront indirectement à limiter la circulation.

Les automobilistes qui utilisent la rue Boucicaut comme voie de transit préféreront passer ailleurs plutôt que de rouler à 20 km/h.

Signalisation :

47 Mettre un panneau « Traversée du centre-ville réservée aux riverains et à la desserte locale » à l'angle Dolivet/Boucicaut (C)

48 Annuler le statut de raccourci actuel de la rue Boucicaut dans Google Maps et Waze (C)

Les zones 20 ne sont normalement pas incluses dans les itinéraires proposés par ces systèmes.

49 Toujours tester l'efficacité des nouveaux panneaux avant installation définitive (C)

Stationnement :

50 Verbaliser les véhicules en stationnement interdit (C)

51 Verbaliser par des ASVP, et non par des moyens automatiques (E)

Les choses devraient évoluer suite aux décisions annoncées par M. le maire concernant le stationnement en centre-ville.

Disposition des places de stationnement dans la rue :

52 Attribuer aux piétons l'espace libéré par les places de stationnement supprimées (F)

53 Stationnement unilatéral, jamais bilatéral (E)

54 Disposer les places de stationnement plutôt devant les habitations, pour ne pas masquer les commerces (E)

55 Aucune place de stationnement entre la mairie et Carrefour (E)

56 Prévoir 3 places de PMR dans la rue (E)

57 Prévoir 3 parcs à vélo dans la rue Boucicaut, en haut, en bas et au centre de la rue (E)

58 Prévoir un emplacement à mi-parcours dans la rue, permettant au camion des éboueurs de laisser passer le flot de véhicules, dont les bus (E)

Parking de Carrefour (avec son accès actuel)

59 Le rendre public, et rendre son accès plus commode (E)

Augmentation de la rotation des voitures dans la rue :

- 60 Limiter le stationnement dans la rue à des arrêts courts de 30 minutes maxi (sauf PMR), en incitant à utiliser les parkings pour des arrêts plus longs (E)
- 61 Attribuer aux commerçants des places à tarif préférentiel dans les parkings (E)

Cycles :

- 62 Pas de matérialisation des pistes cyclables. Les cycles partagent la chaussée avec les voitures.

11. Aire piétonne

Cet aménagement n'est pas incompatible avec le passage des bus, à condition qu'ils ne roulent pas à plus de 5 km/h.

L'Annexe 6 donne des exemples de rues aménagées selon ce modèle.

Conditions préalables à la création d'une aire piétonne :

- 63 Créer un accès au parking de Carrefour Market par la rue Ledru-Rollin ou la rue Jean-Jaurès (C)

L'accès par la rue Ledru-Rollin semble difficile compte tenu de l'opposition des propriétaires des immeubles du mail. La solution serait sans doute d'utiliser l'accès par la rue Jean-Jaurès, en construisant une rampe d'accès au parking de Carrefour et en restructurant le parking privé qu'il surmonte.

- 64 Fermer l'accès au garage Citroën par la rue Boucicaut ne laissant que l'accès par la rue La Boissière (C)
- 65 Faire une étude d'impact de la piétonnisation sur la fréquentation des commerces

Sans doute bénéfique à long terme la piétonnisation peut avoir un effet négatif au départ. Son effet sur le chiffre d'affaires des commerçants doit être mesuré avant décision. On souhaite favoriser le commerce et non l'inverse. Les commerçants pensent qu'une grande partie de leur clientèle vient en voiture.

- 66 Commencer par un test en vraie grandeur sur une durée significative

Circulation :

- 67 Autoriser l'accès à très faible vitesse pour les services d'urgence, les bus, les PMR, les camions de livraison, les véhicules prioritaires, les éboueurs... et tout véhicule bénéficiant d'une autorisation délivrée par la mairie (C)
- 68 S'inspirer des villes qui ont créé des zones piétonnières avec succès, en particulier quant au système de contrôle d'accès (C)

Stationnement :

69 Marquer au sol les places PMR (E)

70 Marquer des places au sol pour les voitures autorisées à entrer dans la rue et pour des arrêts brefs (<15 minutes) (E)

Ambiance :

71 Installer des jeux pour les enfants (A)

12. Recommandations relatives au commerce (communes à la zone 20 et à l'aire piétonne)

Le commerce est et doit rester la source d'animation de la rue.

Le comité a pris connaissance de l'étude effectuée en 2015 par la Chambre de Commerce et de l'Industrie des Hauts-de-Seine sur le commerce à Fontenay. Certaines conclusions de cette étude semblent toujours d'actualité, mais elle doit être réactualisée.

On y trouve les éléments suivants :

- 66% des clients des commerces venaient à pied, 20% en voiture, 11% en transports en commun et 4% à vélo.

- Les consommateurs y évoquaient :

- la redirection des automobilistes vers le parking du marché, un cœur de ville piéton (« L'omniprésence des voitures dans le centre de Fontenay est très désagréable, être piéton avec des enfants en bas âge est très difficile, voire stressant »).

- la déviation des bus via les rues Dolivet et Blanchard

- un café-rencontre intergénérationnel

- des animations pour faire se balader les gens dans la ville

- la piétonnisation de la rue de la mairie à la Cavée

- l'aménagement d'une place pour que la clientèle puisse s'arrêter, à mi-chemin de la rue Boucicaut

- un revêtement homogénéisé

- du stationnement vélo/trottinettes

- un ralentisseur pour tempérer notamment la vitesse des bus

- des ralentisseurs pour sécuriser les piétons

- moins d'obstacles pour les piétons

- On y recommandait les mesures suivantes :
 - Augmenter les « réservoirs » de stationnement aux extrémités de la rue plutôt que dans la rue
 - Faire respecter le stationnement (verbalisation rigoureuse)
 - Faciliter le stationnement pour les commerçants ailleurs que dans la rue pour libérer les places pour les clients
 - Ouvrir le mail en créant une place ouverte sur la rue Boucicaut
 - Homogénéiser le revêtement
 - Mettre des ralentisseurs
 - Du stationnement vélo/trottinettes

Il n'y a pas eu d'amélioration du commerce depuis 2015. Le nombre de commerces a même décru. De nombreux espaces commerciaux sont actuellement inutilisés.

Visibilité :

72 Mettre des panneaux non électroniques indiquant les commerces présents, à l'entrée de la rue et sur son parcours (D)

Animation commerciale :

73 Faire de l'animation commerciale avec des événements attractifs organisés par les commerçants et/ou par la mairie (D)

74 Piétonniser la rue lors de ces événements (D)

75 Améliorer l'attractivité des vitrines (D)

Amélioration de l'espace public :

76 Installer une brasserie avec terrasse (D)

77 Installer des bancs ou des sièges permettant de s'asseoir dans la rue pour échanger (D)

78 Réduire le bruit, par la végétation, par un revêtement approprié... (D)

- On y recommandait les mesures suivantes :
 - Augmenter les « réservoirs » de stationnement aux extrémités de la rue plutôt que dans la rue
 - Faire respecter le stationnement (verbalisation rigoureuse)
 - Faciliter le stationnement pour les commerçants ailleurs que dans la rue pour libérer les places pour les clients
 - Ouvrir le mail en créant une place ouverte sur la rue Boucicaut
 - Homogénéiser le revêtement
 - Mettre des ralentisseurs
 - Du stationnement vélo/trottinettes

Il n'y a pas eu d'amélioration du commerce depuis 2015. Le nombre de commerces a même décru. De nombreux espaces commerciaux sont actuellement inutilisés.

Visibilité :

72 Mettre des panneaux non électroniques indiquant les commerces présents, à l'entrée de la rue et sur son parcours (D)

Animation commerciale :

73 Faire de l'animation commerciale avec des événements attractifs organisés par les commerçants et/ou par la mairie (D)

74 Piétonniser la rue lors de ces événements (D)

75 Améliorer l'attractivité des vitrines (D)

Amélioration de l'espace public :

76 Installer une brasserie avec terrasse (D)

77 Installer des bancs ou des sièges permettant de s'asseoir dans la rue pour échanger (D)

78 Réduire le bruit, par la végétation, par un revêtement approprié... (D)

79 Éliminer le local des poubelles devant la cordonnerie (D)

80 Ouvrir l'espace visuel autant que possible (D)

Politique commerciale :

- 81 Nommer un responsable du commerce disponible, et doté des moyens nécessaires (D)
- 82 Poursuivre et intensifier l'action de Vallée Sud Développement:
- 83 Préempter les surfaces commerciales à vendre et les affecter aux commerces manquants (D)
- 84 Aligner l'offre de commerces sur la demande des Fontenaisiens (D)
- 85 Fusionner les petites surfaces commerciales contiguës pour en créer de plus grandes (D)
- 86 Améliorer la continuité des commerces dans la rue, ou sur une partie de la rue (D)
- 87 Prendre des mesures financières incitatives les premières années pour faire venir des commerces manquants (D)

Types de commerce :

- 88 Faire coexister des commerces bon marché et des commerces haut de gamme (D)

Il faudrait refaire une étude pour savoir quelles sont les attentes des Fontenaisiens (D)
Le comité pense que les commerces suivants sont souhaitables :

- 89 Implanter un magasin de bricolage, un pressing, une ou deux surfaces pour des commerces éphémères (pop-up stores), une boutique d'entretien des cycles

Accès :

- 90 Positionner les places de stationnement automobile de façon à ne pas cacher les commerces (D)
- 91 Permettre un cheminement confortable des piétons devant les vitrines (D)
- 92 Réduire le nombre de places de stationnement à ce qui est nécessaire (D)

Après modification des règles de stationnement on pourra compter le nombre de places occupées et en réduire le nombre à ce qui est utile. Cette méthode diffère de celle du projet municipal qui enlève 10 places de stationnement a priori.

- 93 Affecter l'espace ainsi récupéré à la circulation des piétons (D)
- 94 Développer un minibus de centre-ville (D)

Ce minibus tournerait en permanence dans la rue Boucicaut et le centre-ville pour faciliter l'accès aux commerces.

- 95 Synchroniser autant que possible les travaux dans la rue pour limiter la gêne au commerce : assainissement, rénovation du mail, rénovation de la rue Boucicaut (D)

Enquête : dans le cadre du plan global de stationnement, il a été décidé de mener une enquête sur la clientèle des commerces de la rue. L'objectif est de mieux connaître le lieu de résidence des clients et le moyen de transport qu'ils utilisent pour venir faire leurs courses. L'enquête, organisée par l'association Les commerces de Fontenay, doit durer un mois ou deux. Les résultats sont attendus pour fin décembre.

13. Recommandations du Comité sur le Stationnement, les Transports Actifs (CSTA)

Le comité thématique CSTA a travaillé d'octobre 2018 jusqu'à novembre 2019. Le 14 décembre 2019, lors du Forum des Mobilités, le maire a adopté 27 de ses 53 propositions. Elles sont consultables ici :

<https://1drv.ms/b/s!AhfxL6vfpl0tgzvVyzAaAQy7zkqC?e=1YTZwd>

Il s'est engagé à étudier les 26 autres mesures et à mettre en place un Comité de suivi impliquant le CSTA pour la mise en œuvre des recommandations. Le comité Boucicaut recommande la mise en œuvre des quelques propositions du rapport qui concernent la rue Boucicaut :

Proposition 9 :

96 tracer des sas vélo à tous les carrefours à feu et prévoir une zone anti-emporiage de 70 cm. à côté des véhicules garés pour éviter les chocs vélo/portière.

Proposition 22 :

97 Bien différencier les emplacements vélos et deux-roues motorisés pour empêcher le squat de ces équipements par ces derniers

Proposition 26 :

98 Les cheminements piétons doivent être suffisamment larges (1,40 m au minimum sans exception, non bosselés ou dégradés, libres de tout obstacle).

Proposition 36 :

99 Protéger les piétons des deux-roues motorisés par des barrières les empêchant de passer notamment par le passage Letourneau en traversant la rue Boucicaut.

14. Impact de l'accord avec L'Établissement Public Foncier d'Ile-de-France (EPFIF)

Le 2 octobre Michel Renaux a apporté les précisions suivantes :

L'accord a pour périmètre 3 parcelles, dont une dans la rue Boucicaut, du numéro 86 au numéro 98 entre la rue Boucicaut et la rue La Boissière. Sur l'ensemble des 3 parcelles, d'une surface totale de 6 200 m², l'objectif est de construire 135 nouveaux logements.

Cet accord vise à mieux contrôler l'action des promoteurs, qui approchent des particuliers afin de leur acheter leurs terrains sans possibilité d'intervention de la Ville. La Ville entend également relancer le commerce sur la zone.

Par l'intermédiaire de l'EPFIF la Ville pourra réaliser de nouveaux projets immobiliers avec un foncier à coût maîtrisé.

Michel Renaux indique que l'EPFIF

- agira dans le cadre défini par la Ville
- disposera d'un budget de 15 M €
- procédera aux acquisitions selon les textes en vigueur, et notamment
 - par négociations amiables (déjà commencées)
 - par exercice des droits de préemption délégués par la Ville
 - par voie d'expropriation, suite à une Déclaration d'Utilité Publique (DUP), dans le cadre de projets bien définis.

L'EPFIF revendra les terrains ainsi acquis soit à la Ville soit à un promoteur désigné par elle.

Selon M. Renaux cette opération ne s'inscrit pas dans le cadre d'un projet précis et déjà définis.

Selon Jean-Yves Sommier il pourra s'agir d'immeubles assez importants puisque le Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) va autoriser une hauteur de construction de 21 m en face du mail Boucicaut, de 10 m sur la rue La Boissière et de 16 m en intermédiaire.

M. Renaux indique que les projets souhaités rue Boucicaut ne créeront pas d'entrées de parking rue Boucicaut, mais plutôt dans la rue La Boissière, avec un passage piétons pour relier les deux rues.

Face à cet accord le comité formule les recommandations suivantes :

- 100 Ne pas construire d'immeubles dont l'entrée de parking serait sur la rue Boucicaut
- 101 Modifier le PLUi en ramenant la hauteur maximale des immeubles de la rue à 8 m. La rue Boucicaut doit échapper à la densification
- 102 Rénover les immeubles de caractère (cf. immeuble Boncorps du garage Citroën) plutôt que les détruire systématiquement pour en construire d'autres
- 103 Créer des surfaces commerciales plus vastes et plus conformes aux besoins actuels
- 104 Améliorer la continuité commerciale dans la rue
- 105 Eviter à tout prix les immeubles monolithiques et maintenir un fractionnement vertical des façades
- 106 Maintenir le caractère de rue de village de notre rue centrale historique

15. Tableau comparatif des 3 solutions

Les membres du comité ont été appelés à comparer les trois solutions :

- Projet municipal initial
- Zone 20 renforcée
- Zone piétonnière

Ils devaient indiquer laquelle répondait le mieux à chacun de nos 8 objectifs.

Les résultats ont été les suivants :

	Projet Municipal initial	Zone 20 renforcée	Zone piétonnière
A. Faire de la rue Boucicaut un endroit apaisé et agréable, en tenant compte des contraintes et opportunités liées à la restructuration du mail	*	**	***
B. Réduire la vitesse de circulation des voitures dans la rue	*	***	**
C. Limiter la circulation des véhicules motorisés dans la rue au strict nécessaire	*	***	**
D. Favoriser le commerce	*	***	**
E. Proposer un plan global de stationnement dans la rue et son voisinage	*	***	**
F. Repenser la répartition de la voirie entre ses différents usages (piétons, vélos, voitures)	*	***	**
G. Proposer un scénario pour l'évolution de la rue au-delà du projet actuel	*	***	**
H. Prendre en compte l'évolution climatique	*	**	***

Les avis sont partagés.

Zone 20 renforcée et zone piétonnière répondent bien aux objectifs du comité, qui englobent ceux du maire.

16. Préférences des membres du comité

Les membres du comité ont aussi été invités à dire quelle solution ils préféreraient.

Les résultats ont été les suivants :

- Projet municipal : 4 voix, soit 14 %
- Zone 20 renforcée : 14 voix, soit 48 %
- Voie piétonnière : 11 voix, soit 38 %

17. Conclusion et suites de l'étude

Pour le comité les solutions zone 20 renforcée et zone piétonnière paraissent meilleures que le projet initialement envisagé par la municipalité, largement écarté. Par ailleurs elles répondent bien aux objectifs qui lui ont été fixés.

La zone 20 renforcée, suivie de peu par la zone piétonnière, est la solution qui correspond le mieux aux attentes du comité. Elle apparaît comme une étape indispensable à une piétonnisation ultérieure et amènerait une amélioration nette de la rue.

La piétonnisation des centres-villes est cependant une tendance forte. Même si la piétonnisation n'est pas décidée aujourd'hui il conviendra d'éviter toute décision qui la rendraient impossible, telle que notamment la création d'une nouvelle entrée/sortie de parking, et de profiter des opportunités pour éliminer ses obstacles actuels.

Les aménagements décrits dans ce document permettront d'évoluer vers la piétonnisation sans avoir à réinvestir.

Le comité est disponible pour une présentation de ce rapport à Monsieur le Maire. Il recommande la mise en place d'un comité de suivi impliquant les membres du comité dans la mise en œuvre du projet final. Il souhaite que la municipalité explicite les raisons qui l'amèneront à retenir ou à rejeter chacune de ces propositions, et qu'il donne un planning indicatif de leur mise en œuvre.

Dimanche 8 décembre 2024

Annexe 1

Lettre de mission de Monsieur le Maire



Le Maire

Mme Despina BEKIARI
M. Jean-François BRESSE
M. Alain DELAHAYE

Objet : Comité thématique
Requalification de la rue Boucicaut

Madame la Maire adjointe à l'Environnement et au Développement durable,
Messieurs les représentants des Comités d'habitants,

Conscient de l'importance d'une concertation approfondie et de la nécessité d'amplifier le dialogue avec l'ensemble des Fontenaisiens attachés à la rénovation du centre-ville, j'ai décidé de vous confier le pilotage d'une mission de réflexion complémentaire sur la requalification de la rue Boucicaut

Ce travail de réflexion s'inscrit dans le cadre d'un Comité thématique spécifique intitulé « requalification de la rue Boucicaut ».

Votre élue de référence pour mener à bien cette mission est Mme Despina BEKIARI, mon adjointe que je nomme pour conduire avec vous cette démarche et me rendre compte.

Il vous appartiendra de composer le groupe de travail que je souhaite être le plus représentatif possible de la diversité des habitants (intergénérationnels), des acteurs associatifs, des commerçants et de toute personne qualifiée pouvant éclairer cette problématique.

Plusieurs questions devront être abordées et feront l'objet de propositions réalisables techniquement compte rendu des contraintes du site et si possible consensuelles :

- **La complexité des usages de la rue Boucicaut**
- **Les contraintes et opportunités liées à la restructuration du mail**
- **L'apaisement et la réduction du trafic motorisé**
- **Les attentes des habitants sur les mobilités actives.**

Enfin, Je souhaite des échanges ouverts, apaisés et constructifs.

Cette mission citoyenne et participative a pour vocation d'établir un niveau d'information, de compréhension et de partage permettant d'éclairer les arbitrages et décisions qui devront être engagés.

Je vous propose la remise de la synthèse de vos travaux **pour l'été 2024**.

Pour toutes les questions d'organisation et de suivi de vos travaux, vous pouvez prendre appui sur Monsieur EL YOUBI.

Dans cette perspective, je vous exprime mon soutien et toute ma considération.



Laurent STEL

Annexe 2

Recommandations du CEREMA

<https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/amenager-rues-apaisees>

<https://www.cerema.fr/fr/actualites/zones-circulation-apaisee-13-fiches-telecharger>

<https://www.cerema.fr/fr/actualites/amenager-rues-apaisees-guide-du-cerema-collectivites>

Lien pour télécharger les documents : https://drive.google.com/drive/folders/1gLV02fY-ZU_BUHuW0dXEPsUng1RvVhPug?usp=drive_link

Annexe 3

Les radars urbains

Ils sont autorisés depuis 2024. On en voit sur le périphérique parisien et à Neuilly. Leur généralisation devrait se faire en 2025.

Ils ont la forme d'un boîtier rectangulaire d'environ 50 cm de haut, qu'on peut accrocher sur un lampadaire ou sur un mat ad hoc.



Ils doivent être signalée 50 m en aval par un petit panneau.



Ils peuvent être installés par les maires, mais il faut une décision du préfet et un avis favorable de la commission départementale de la sécurité routière. Leur prix est inférieur à 50 000 €.

On pourra justifier la demande par la sécurité des piétons, qui vont être autorisés à marcher sur toute la surface de la rue.

Tout excès de vitesse engendre une contravention de 135 €. Si l'excès de vitesse est supérieur à 5 km/h il y a aussi retrait d'un point de permis. On peut éventuellement régler les radars avec une certaine tolérance.

<https://www.radars-auto.com/actualite/actu-radars-general/les-maires-sont-desormais-autorises-a-installer-leurs-propres-radars-automatiques-1865>

Annexe 4

Exemples de zones 20



Palaiseau 1



Palaiseau 2

Annexe 5

La rue Auguste Mounié à Antony

La rue Auguste Mounié à Antony est l'artère principale de la ville. Elle a été complètement rénovée en 2024 suite à une concertation avec les habitants à qui on avait présenté 3 projets possibles.

Avant la rénovation la rue avait des fonctions équivalentes à celles de la rue Boucicaut à Fontenay-aux-Roses : rue commerçante avec un marché à proximité et voie de transit pour les voitures circulant depuis Fresnes et la N20 vers Chatenay et Sceaux-Bourg la Reine.

Elle est maintenant devenue un lieu de destination, et non de transit, apprécié par tous les usagers.

Au sens du code de la route c'est une zone de rencontre, ouverte à tous les modes de déplacement motorisés ou non, mais dans laquelle les piétons ont la priorité absolue sur tous les autres véhicules, et peuvent se déplacer sur toute la voirie de façade à façade. La vitesse des véhicules y est limitée à 20 km/h. Le stationnement est autorisé uniquement sur les zones réservées.

Les points essentiels :

- Une voirie sur laquelle les piétons sont prioritaires : les trottoirs occupent 75 % de la surface couverte , les voitures-motos-vélos seulement 25 %



- Une répartition très lisible entre les différents usages : marquage par des revêtements bien différenciés, dalles de pierre de Bourgogne pour les espaces piétons, pavés lisses pour les voitures et vélos. On remarque une caméra de vidéo-surveillance en haut du poteau gris sur la droite.



- Des matériaux nobles et de qualité, ce qui contribue à l'attractivité de la rue et des commerces
- Un souci de végétalisation : des massifs en pleine terre et des arbres pour permettre la désimperméabilisations des sols et créer de la fraîcheur

- La fréquentation de la rue est principalement piétonne et les piétons s'y sentent bien : une poussette, des piétons traversent sans aucun stress la zone de circulation voiture.



- L'espace public a été débarrassé des obstacles qui pourraient entraver la circulation piétonne : pas de trottoirs surélevés, pas de voitures en stationnement longue durée, pas d'obstacles urbains comme des potelets anti-stationnement. Les lampadaires sont fixés sur les façades des bâtiments, les poubelles sont insérées dans les espaces végétalisés.
- Des bâtiments de petite hauteur de part et d'autre de la rue : 2 à 4 étages à gauche et à droite. L'impression de marcher dans un canyon est évitée, les effets de chaleur et d'albedo limités.



- L'espace public au contraire est relativement contraignant pour les voitures :
 - Limitation de la vitesse à 20 km/h et affichage dissuasif si dépassement
 - Une seule file de voitures sur la chaussée circulante



- Des places de stationnement uniquement pour les PMR. Pour les autres, stationnement seulement pour dépose ou déchargement



- Pour les camions de livraison, qui auparavant s'arrêtaient sur la chaussée, 4 places de 10 m chacune, sans caniveau ni bordures. Des plages horaires sont à respecter, par exemple le matin de 4h30 à 7h30.
- Contrôle des stationnements intempestifs par un système de vidéo-verbalisation sur toute la rue

Le résultat final est que le nombre de voitures en circulation est faible sauf aux heures de pointe : elles ont dû trouver d'autres axes de passage.

Pour le stationnement, des parkings publics et privé existent à proximité et leurs accès ont été réaménagés.

- Les deux roues partagent l'espace avec les voitures et circulent dans le même sens
 - Pas de double sens cyclable. Pour circuler dans l'autre sens, les cyclistes mettent pied à terre et se mêlent aux piétons
 - Des arceaux à vélo facilitent l'accès des cyclistes aux commerces de la rue.
- Aucun bus n'est autorisé à circuler dans la rue.

Annexe 6

Exemples de zones piétonnières



Huelva (Espagne)



Milan



Caen



Paimpol