

# AMENAGEMENT DE LA RD7 ET DES BERGES DE SEINE ENTRE LE PONT DE SEVRES ET PARIS PROJET VALLEE RIVE GAUCHE

## ANNEXE

### ELEMENTS DETAILLES DU BILAN DE LA CONCERTATION PREALABLE

#### Sommaire

- 1 - les modalités de la concertation.
- 2 - la mise en œuvre (dispositifs d'information, moyens d'expression, réunions publiques).
- 3 - le bilan.
- 4 - les conclusions à tirer.

#### **1 - Les modalités de la concertation**

La délibération du CG en date du 27/06/08 approuve, dans son article 1, les objectifs poursuivis pour le projet « vallée rive gauche » :

- un aménagement de la RD7,
- une recherche de fluidité pour la circulation automobile afin d'accompagner le développement économique du Val de Seine,
- les meilleures conditions de sécurité routière pour tous les usagers,
- une continuité des cheminements piétons et mixtes sur tout le linéaire,
- une piste cyclable de transit,
- des traversées piétonnes sécurisées ouvrant les villes concernées vers la Seine,
- un meilleur rapport des villes au fleuve,
- un confortement et la protection des berges,
- l'aménagement des réseaux et des amarrages des bateaux logements autorisés,
- une lisibilité de l'occupation des espaces publics.

Dans son article 3 sont approuvées les modalités suivantes de la concertation préalable :

- une publicité préalable sur l'objet et les modalités de concertation par voie d'affichage et sur le site Internet du Conseil général,
- une exposition de panneaux présentant le projet dans les mairies d'Issy-les-Moulineaux, de Meudon et de Sèvres,
- la présence dans les mairies d'Issy-les-Moulineaux, de Meudon et de Sèvres d'un registre mis à disposition du public afin qu'il puisse y consigner ses observations et suggestions,
- la mise à disposition au moins dans les mairies d'Issy-les-Moulineaux, de Meudon et de Sèvres de plaquettes d'informations sur le projet,
- la mise en ligne des documents de présentation du projet et la mise à disposition d'une adresse électronique pour que le public puisse adresser toute observation ou suggestion directement au Conseil général,
- l'organisation d'au moins une réunion publique dans un lieu à préciser.

## **2 - La mise en œuvre de la concertation (dispositif d'information, moyens d'expression, réunions publiques)**

### Respect des modalités :

Publicité faite sur le site du Conseil Général fin juin 2008.

Campagne d'affichage à Issy-les-Moulineaux, Meudon et Sèvres le long de la RD7 réalisée du 15 septembre au 15 décembre 2008 sur 44 points d'affichage.

Exposition de 10 panneaux mise en place depuis le 11 septembre 2008 dans les lieux suivants :

- Issy-les-Moulineaux : centre administratif municipal - 47 rue du général Leclerc.
- Meudon : Hôtel de ville de Meudon 6, avenue Le Corbeiller.
- Sèvres : SEL - Espace Accueil - 47/49 Grande Rue.

Registres présents et disponibles sur les lieux d'exposition. Registres déposés la semaine avant le début de la concertation.

Passages réguliers des contrôleurs de secteur en cas de perte ou de registres pleins.

Appels des villes en cas de problème de manque de registre.

Plaquettes déposées sur les lieux d'exposition et dans d'autres lieux publics à partir du 11 septembre.

Tirage à 50 000 exemplaires.

Ouverture du site internet : [www.vallee-rive-gauche.fr](http://www.vallee-rive-gauche.fr) le 1<sup>er</sup> septembre 2008.

A partir du 15 septembre 2008, le public a la possibilité d'adresser au département toute observation, avis, commentaire ou suggestion sur le projet.

Le site internet propose une présentation complète du projet selon plusieurs items :

- les enjeux : politique générale d'aménagement, l'évolution du Val de Seine, la vallée rive gauche aujourd'hui, l'évolution du projet, les objectifs ;
- le projet : les promenades douces, les berges habitées, l'aménagement des espaces publics, les échanges entre les villes et les berges, la mobilité, sous l'angle du développement durable ;
- votre secteur : le belvédère du pont de Sèvres, au pied des coteaux, l'échappée belle, le parc urbain, les Chartreux, la Seine intime, le port d'Issy ;
- le calendrier ;
- la concertation : les réunions publiques, l'exposition, donnez votre avis, la FAQ ;
- les acteurs.

Des documents complémentaires sont publiés pour permettre aux internautes d'approfondir certains sujets :

- des documents du projet : le diagnostic complet, le programme d'aménagement, les études sur les usages, la note sur les transports en commun, celle sur le développement durable, le contexte urbanistique, les études de trafic sur un secteur élargi aux horizons 2020 et 2030 ;
- des documents relatifs à la concertation : la plaquette d'information, la lettre annonçant la concertation, les panneaux de l'exposition, le diaporama présenté en réunion publique, le film de l'expérimentation du carrefour Vaugirard.

Par ailleurs, des actualités sont publiées sur la page accueil.

2 réunions publiques ont été organisées :

- le 6 octobre à 20h00 à l'Île de Monsieur à Sèvres
- le 22 octobre à 19h00 à l'Île Saint Germain à Issy-les-Moulineaux.

Des insertions presse ont annoncé ces réunions.

### **3 - Le bilan de la concertation (analyse et discussion)**

*L'ensemble des avis recueillis par les divers moyens cités ci-dessus est disponible en consultation auprès du pôle aménagement du territoire.*

La concertation a été riche tant au niveau des réunions publiques (450 personnes ont assisté aux 2 réunions publiques organisées en octobre) que sur le net (site dédié « vallée rive gauche ») où plus de 500 avis ont été déposés par les internautes – par ailleurs, environ 150 connexions quotidiennes ont été observées pour consulter les éléments relatifs au projet mis en ligne; à noter que l'expression dans les registres déposés dans les villes s'est davantage traduite sous la forme de pétitions en faveur de la variante 3 (1,5 files par sens avec giratoires).

Il en ressort que :

- **Le projet d'aménagement des berges et des espaces publics attenants** est assez consensuel.
- Le débat a tendance à se focaliser sur **le choix de la variante de voirie**.

### **3.a - Les berges et espaces publics attenants**

S'il y a consensus global sur cette partie du projet, plusieurs intervenants ont toutefois insisté sur l'importance de ne surtout pas « bétonner les berges ».

Plusieurs éléments du projet sont donc en train d'être affinés, relativement à la végétalisation et la qualité écologique : création le long des berges de formations végétales aquatiques ou caractéristiques des milieux naturels humides; création d'un grand espace végétalisé en amont de la passerelle de l'île Saint-Germain ; plantations de formations végétales en pied de berges, réalisation de zones humides et de noues de récupération des eaux pluviales le long de la Seine ou de la murette anti-crue. Parallèlement, suite aux demandes formulées par les intervenants, un effort particulier est porté sur la dissociation claire des cheminements piétons et des pistes cyclables, et sur l'accessibilité des espaces aménagés aux personnes à mobilité réduite.

*La question des bateaux logements* continue par ailleurs de mobiliser les usagers concernant des points qui relèvent de la compétence de l'Etat (zones interdites au stationnement au titre de la sécurité de la navigation).

D'autres observations ont porté sur l'accessibilité et sur le stationnement. L'accessibilité sera permise à tous : personnes à mobilité réduite, personnes rejoignant les stations du tramway, automobilistes souhaitant stationner leur véhicule sur des parkings publics, piétons traversant la RD7, etc.

En termes de stationnement, il y a une reconduction par le Conseil Général de l'offre publique réglementaire présente sur le site :

- aménagement de places en linéaire le long de la RD7 côté urbain ;
- aménagement de places en poches de surface côté urbain sur les secteurs stratégiques de Vaugirard, du bas-Meudon et du bas des coteaux de Sèvres ;
- perspective d'aménagement de places de stationnement public en souterrain par les communes ou leurs opérateurs sur les secteurs stratégiques de la ZAC des Bords-de-Seine et de Meudon Village.

### **3.b - Le débat autour de la variante de voirie (trafic, report modal, impacts environnementaux)**

L'opposition à un projet à 2 files par sens (variante 1), conduite par quelques associations, reste frontale, et l'expression du public sur le net et dans les registres qui en résulte est majoritairement favorable à un aménagement de caractéristiques réduites (variantes 2 et 3) et défavorable au parti à 2 files par sens.

#### **- Les résultats des études de trafic :**

Les études de trafic concernant la saturation en heure de pointe ont été publiées sur le site internet, avec un communiqué de presse.

Ces études montrent que dans ces hypothèses, la variante à 2 files par sens de circulation (variante 1) est en mesure de répondre aux objectifs de moindre congestion et de moindre saturation du trafic automobile aux horizons 2020 et 2030 dans un contexte de développement économique majeur du territoire du Val de Seine, et que les variantes 2 et 3 fondées sur une seule file par sens en section courante présentent des congestions importantes. La variante intermédiaire (2) qui est à une file en dehors des carrefours n'est pas sensiblement meilleure que la variante 3 à 1 file. La variante 2 a par ailleurs été autant critiquée par les associations que la variante 1 à 2 files par sens.

Les variantes 2 et 3 à une file par sens en section courante induisent en effet, au-delà de la congestion de report sur les voiries communales, un étalement très important des heures de pointe du matin et du soir.

Ces variantes à une file par sens sont des variantes volontaristes : de telles stratégies par lesquelles les pouvoirs publics induisent volontairement des contraintes sur les déplacements ont été ces dernières années très souvent mises en avant, sous le terme général de « **mobilité gérée** » ; cela se traduit par des choix de reports subis vers des modes de transports en commun ou par une moindre attractivité des secteurs ainsi mal desservis, ainsi que par un engorgement des itinéraires parallèles non conçus à cet effet.

La variante à 2 files par sens, par l'offre de service qu'elle permet, assure à la RD7 son rôle d'axe structurant défini dans le PDU ainsi que dans le schéma directeur des routes départementales, contribuant à l'attractivité du secteur du Val de Seine tout en y assurant une « **mobilité durable et choisie** » et en déchargeant d'autant le trafic automobile des centres villes et en évitant le report des activités et logements dans une périphérie plus lointaine.

#### - Le report modal vers les transports en commun :

Les associations qui se sont exprimées considèrent qu'une politique volontariste en direction des transports en commun permettra de limiter la capacité de la route départementale 7 au minimum puisque les usagers disposeront d'une solution transport en commun commode.

Sur le T2 entre La Défense et Issy – Val de Seine, il existe une réserve de capacité.

Le choix de ne pas recourir actuellement aux services du T2 n'est donc pas lié à sa saturation ni à son niveau de service insuffisant, alors même que l'offre de service de la RD7 est très dégradée.

#### - Les impacts environnementaux :

Il convient de distinguer :

- . Les nuisances de bruit et d'émissions polluantes susceptibles de générer de la gêne aux riverains ;

- . Les émissions de gaz à effet de serre et les impacts plus globaux.

### Nuisances locales

L'analyse fine des avantages et inconvénients des variantes pour les impacts locaux n'est pas facile. D'une part le trafic plus important autorisé par la variante 1 et la présence simultanée de voitures sur 2 files constituent instantanément une circonstance moins favorable. Inversement l'allongement des durées de congestion dans les variantes contraintes induit des nuisances importantes. Les études d'impact détaillées préconiseront les mesures pour minimiser ces impacts. La comparaison avec la situation sans aménagement permettra, aux différentes échéances, de rappeler qu'il ne s'agit pas de comparer une situation actuelle avec une situation future, mais deux situations avec et sans aménagement, actuellement et aux diverses échéances envisagées.

*Il est à signaler que l'association de défense de l'environnement des Chartreux (ADEC) s'est exprimée à ce sujet lors de la première réunion publique.*

*Même si il a été rappelé à cette occasion qu'une distinction doit être opérée entre les travaux de sécurité (réalisés et en cours) au niveau de cette ZAC située sur la commune d'Issy-les-Moulineaux et le projet Vallée rive Gauche, le Président du Conseil Général s'est engagé à étudier les problèmes évoqués et a ainsi annoncé lors de la seconde réunion publique les mesures qui allaient être prises (en particulier, mise en œuvre d'un enrobé de type phonique et demande de la mise en place d'un radar fixe).*

*Par ailleurs, une réunion d'échanges s'est tenue le 13 novembre 2008 à l'ADEC en présence du Conseil Général.*

### Impact global

Le débat sur les émissions de CO<sub>2</sub> est d'une autre nature. La simple comptabilisation du CO<sub>2</sub> émis par les véhicules telle qu'elle a été esquissée dans les études actuelles, n'offre qu'une idée très partielle du sujet, mais montre que les effets propres à ce choix d'aménagement sont dans les marges d'incertitudes de ce type de calcul. La question plus complexe est celle, à plus grande échelle, d'un choix de mobilité contrainte par le choix des variantes 2 ou 3: ne ferait-il qu'induire du report modal (et alors son bilan serait favorable), ou aurait-il pour conséquence, en réduisant l'attractivité d'une zone centrale, de reporter les logements et activités dans des secteurs plus périphériques où la part des transports collectifs est sensiblement plus faible, auquel cas son bilan serait très négatif ?

L'impact sera étudié dans le volet « air » du dossier d'enquête publique.

### **3.c - Synthèse sur le parti d'aménagement**

Le projet Vallée rive gauche entend ouvrir une façade urbaine et paysagée sur la Seine, en aménageant une voirie départementale aujourd'hui déqualifiée et des espaces publics délaissés ou en friche : la réponse aux nécessités de mobilité automobile s'allie à l'enjeu de réappropriation des

berges par les habitants depuis le pont de Sèvres jusqu'à Paris, avec la création de véritables cheminements doux (piétons et cyclistes) qui soient à la fois continus, accessibles et sécurisés, la réalisation cohérente d'espaces paysagés et ouverts sur les perspectives des îles, la réorganisation et l'équipement de l'habitat fluvial présent sur le secteur.

La RD7 est déjà aménagée en boulevard urbain à 2 files par sens entre les ponts de Puteaux et de Suresnes.

Cela constitue une continuité d'aménagement sur le territoire des Hauts-de-Seine est donc cohérente et ne représente en rien une anomalie ou une incongruité pour une voie de ce type, mais au contraire le traitement cohérent de celle-ci avec les fonctions recherchées et le caractère très urbanisé du secteur. **C'est le choix de la « mobilité choisie », assurant sans encombre le développement souhaité du secteur.**

Les partis restreignant l'offre de service à une file par sens en section courante sont ceux d'une mobilité contrainte volontairement, avec des difficultés plus grandes à en apprécier les conséquences sur les comportements. Il est proposé de considérer que le choix de la « **mobilité contrainte** » présente des risques très forts pour l'attractivité du secteur, que ne compense pas une apparence plus grande « tranquillité ».

**Il est donc proposé de confirmer le parti d'aménagement à 2 files de circulation par sens.**

### **3.d - La question des carrefours**

Le débat a également porté sur les carrefours, des projets de mini giratoires étant portés par les associations dans l'esprit de promouvoir le parti à une seule file de circulation (elles rejettent clairement à ce titre la variante hybride n°2).

Les ajustements possibles dans ce domaine, dans le cadre d'un aménagement à 2 files par sens, n'ont aucune chance de rallier les associations au projet. Il convient cependant d'en examiner les possibilités.

#### Fonctionnement en heure de pointe

La capacité d'un carrefour en T à feux à 2 files par sens (variante 1) offre une capacité de 1400 à 1800 véh/h par branche ; celle d'un giratoire à 1 file d'entrée par sens (variante 3) offre une capacité de 800 à 1000 véh/h par branche. Un giratoire à 2 files de circulation a une capacité analogue à celle d'un carrefour en T.

Un giratoire fonctionne très correctement quand les trafics sont relativement équilibrés entre les branches. Il n'est généralement pas recommandé s'il ne s'agit que d'insérer un très faible trafic dans un trafic principal. Les carrefours en T, à condition d'être bien synchronisés de façon adaptée à chaque situation, permettent inversement d'éviter de pénaliser le trafic principal.

#### Fonctionnement hors heures de pointe

Une succession de giratoires constitue un moyen de régularisation et de réduction des vitesses sur un axe tel que la RD7 à la condition qu'ils comportent des déflexions importantes de la voie. La sinuosité du parcours et le régime de priorité sur l'anneau incitent à cette modération.

### Gestion des traversées piétonnes et des cyclistes

La différence de fonctionnement de ces carrefours réside d'une part dans le nombre de voies entrant et sortant, ainsi que dans la gestion des traversées piétonnes, élément fort du projet puisque ce dernier doit permettre un meilleur rapport des villes au fleuve par des traversées piétonnes sécurisées ouvrant ces villes vers la Seine.

Seul un carrefour à feux offre cette sécurité aux piétons, qui seront plus nombreux à l'horizon de réalisation du projet au regard du développement urbanistique en cours et prévu du Val de Seine, qui plus est dans un environnement d'aménagement paysager des berges et des espaces publics attenants qui généreront des échanges importants depuis le tissu urbain jusqu'à la Seine.

### L'expérimentation du carrefour Vaugirard

Durant la concertation, l'expérimentation réalisée au carrefour de Vaugirard (giratoire) ressort comme plutôt réussie, assurant en particulier une fluidité satisfaisante.

Cependant, des dysfonctionnements assez surprenants demeurent : incompréhension par certains usagers du régime de priorité de l'anneau ou encore vitesses élevées en sortie de carrefour (de l'ordre de 60 km/h).

Pourtant le carrefour est pré-signalé par des balises rouges et blanches qui incitent le conducteur à être attentif et n'ont pas vocation à être maintenues dans un aménagement définitif.

Les piétons, peu nombreux actuellement, n'ont à l'évidence pas une solution satisfaisante.

Dans le cadre d'un aménagement des berges, **des feux seront indispensables au carrefour Vaugirard**. Les traversées piétonnes induites dans ce secteur seront importantes et les carrefours à feux adjacents sont trop éloignés.

La solution de base proposée par les services est de rétablir un carrefour en T à Vaugirard.

**Il est préférable de consolider cette expérimentation en installant des feux et d'adapter la capacité au parti à 2 files de circulation.**

### Les sites possibles de giratoires

L'analyse carrefour par carrefour des sites d'implantation de giratoires présentant les déflexions nécessaires montre que seul le carrefour Vaugirard peut être adapté.

D'une manière générale, le fait d'aménager des giratoires impacterait fortement, voire supprimerait la piste cyclable et contraindrait les

circulations piétonnes sur trottoirs.

Par ailleurs, pour l'ensemble de ces giratoires, les trafics des branches adjacentes ne sont pas équilibrés par rapport à l'axe RD7 (rapport de 1 à 2 dans le meilleur des cas), ce qui rend peu pertinent un fonctionnement des carrefours en giratoires.

**Il est donc proposé de ne pas étendre l'expérimentation Vaugirard à d'autres carrefours.**

#### **4 - Les conclusions à tirer du bilan de la concertation – les orientations données au projet**

Le Conseil général assume la responsabilité de maître d'ouvrage d'un projet global d'aménagement des berges de la Seine et de la RD7, projet qu'il a soumis à une concertation préalable.

*Nota : par courriers du 8 décembre 2008, le Collectif d'associations Val de Seine a demandé la prolongation de la concertation et a souhaité que le bilan soit dressé par un tiers. Cette dernière disposition n'est pas prévue dans les textes.*

Le projet a fait l'objet, conformément à la délibération de lancement, de modalités précises de concertation. La concertation préalable s'est déroulée durant 3 mois au cours desquels le public a été largement informé et s'est exprimé au travers de 2 réunions publiques, des registres dans les 3 villes, mais aussi au travers du site internet dédié au projet qui a permis de consulter de nombreux documents (aménagement, trafic, etc...), de s'exprimer à travers une FAQ, ou encore de s'inscrire à une newsletter.

Concernant le parti d'aménagement paysager des berges et des espaces publics attenants, il est proposé de poursuivre le projet sur les bases soumises à la concertation.

Bien que la concertation n'ait pas permis de constituer un consensus autour du parti d'aménagement des circulations, **il apparaît que le choix de la variante 1 de boulevard à deux files de circulation avec des carrefours à feux doit être retenue comme étant la plus appropriée**, tout en retenant (au vu de l'expérimentation) le principe d'un carrefour giratoire au droit de la RD 989, équipé de feux tricolores pour sécuriser les traversées piétonnes. La concertation a permis des échanges approfondis autour de ces questions.

**La concertation préalable peut donc être considérée comme terminée.**

Un projet d'aménagement des bords de Seine et de la RD7 peut être présenté en enquête publique pour l'obtention de l'utilité publique de cette opération. Cette enquête reprendra les principes d'aménagements des berges et des espaces publics attenants proposés par ILEX ainsi qu'un tracé routier de la RD7

en boulevard à 2 files de circulation par sens avec une piste cyclable bidirectionnelle séparée de la chaussée.

Elle prendra par ailleurs en compte le bilan tiré de l'expérimentation du carrefour Vaugirard, présenté en concertation préalable, en retenant le principe d'un giratoire équipé de feux tricolores afin de sécuriser les traversées piétonnes et adapté au parti général d'aménagement retenu.

Cette enquête pourra se dérouler dans les prochains mois.

**Date d'accusé de réception par la Préfecture des Hauts-de-Seine : 01/04/2009**

