

DEPARTEMENT DES HAUTS-DE-SEINE

COMMISSION PERMANENTE

ROUTE DÉPARTEMENTALE 910
COMMUNES DE CHAVILLE, SÈVRES ET SAINT-CLOUD
AMÉNAGEMENT DE LA RD 910 DITE "VOIE ROYALE"
APPROBATION DU BILAN DE LA CONCERTATION PRÉALABLE
ET DÉCISION DE LANCEMENT DES PROCÉDURES D'ENQUÊTES PUBLIQUES.

REUNION DU 12 DÉCEMBRE 2016

DELIBERATION

La Commission permanente,

Vu le Code général des collectivités territoriales et notamment ses articles L.3211-1 et L.3211-2,

Vu le Code de la voirie routière, et notamment son article L.131-2,

Vu le Code de l'urbanisme et notamment ses articles L.103-2 et L.103-6,

Vu le Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et notamment ses articles L.110-1 et suivants et R.112-1 et suivants relatifs à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique,

Vu le Code de l'environnement, et notamment son article R.122-2,

Vu l'arrêté du Président du Conseil départemental en date du 12 mai 2016, relatif au lancement de la concertation préalable concernant l'aménagement de la RD 910 à Sèvres et Chaville et à la définition des modalités de la concertation,

Vu le rapport annexé à la présente et dressant le bilan de la concertation,

Vu la délibération du Conseil départemental en date du 2 avril 2015 faisant suite au rapport de M. le Président du Conseil départemental n° 15.4, relative aux délégations d'attribution à la Commission permanente,

Vu le rapport de M. le Président du Conseil départemental n° 16.405 CP,

M. Jean-Didier Berger, rapporteur, entendu,

Considérant que la concertation préalable sur le projet d'aménagement de la RD 910 a respecté les modalités définies par l'arrêté susvisé du président du Conseil départemental des Hauts-de-Seine du 12 mai 2016.

DELIBERE

ARTICLE 1 : Est approuvé le bilan de la concertation préalable concernant l'aménagement de la RD 910 à Chaville et Sèvres, joint en annexe.

ARTICLE 2 : M. le Président du Conseil départemental est autorisé à lancer les procédures d'enquêtes publiques (déclaration d'utilité publique et enquête parcellaire) avant travaux au titre du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et le cas échéant au titre du Code de l'environnement après sollicitation de l'autorité environnementale pour un examen au cas par cas, en application de l'article R.122-2 du code de l'environnement. Le déroulement de l'enquête est précisé par les articles L.110-1 et suivants et par les articles R.112-1 et suivants du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et le cas échéant, par les articles L.123-1 et suivants et par les articles R.123-1 et suivants du Code de l'environnement.

ARTICLE 3 : Les dépenses correspondantes seront imputées sur les crédits figurant à l'article 90621 nature comptable 23151 du budget départemental (code opération grand Angle 1998P554O170).

*Certifié exécutoire compte tenu de l'affichage le
23 décembre 2016 à l'Hôtel du Département et
de la réception en préfecture le 22 décembre
2016*

Identifiant de l'acte :

092-229200506-20161212-40238-DE-1-1

Le Président du Conseil départemental

Signé

Patrick Devedjian

«La présente délibération peut faire l'objet d'un recours devant le tribunal administratif de Cergy-Pontoise- 2-4, boulevard de l'Hautil, BP 3032- 95027 Cergy-Pontoise cedex – dans un délai de deux mois à compter de sa publication et/ou notification. »

Route départementale 910

Communes de Chaville, de Sèvres et de Saint-Cloud

Aménagement de la RD910 dite « Voie Royale »

Bilan de la concertation préalable



Sommaire :

1. LA CONCERTATION PREALABLE	2
1.1. LES MODALITES DE LA CONCERTATION	2
1.2. LA MISE EN ŒUVRE DE LA CONCERTATION	3
2. BILAN DE LA CONCERTATION PREALABLE.....	4
2.1. BILAN DES CONTRIBUTIONS ET DES ECHANGES AVEC LE PUBLIC	4
2.2. BILAN THEMATIQUE DES AVIS DU PUBLIC SUR LE PROJET	5
❖ LE STATIONNEMENT	6
❖ LES COMMERCES	8
❖ LES TRANSPORTS EN COMMUN	9
❖ LE TRAFIC ET LA CIRCULATION	11
❖ LES AMENAGEMENTS CYCLABLES.....	13
❖ LES CHEMINEMENTS PIETONS ET L'ACCESSIBILITE.....	18
❖ LA COMPREHENSION DU PROJET ET DES DEMANDES DE PRECISIONS	19
❖ LES SUGGESTIONS ET LES DEMANDES DE MODIFICATION DU PROJET	20
❖ LE PERIMETRE DU PROJET	21
❖ LA SECURITE.....	22
❖ LE COMPORTEMENT DES USAGERS ET LES INCIVILITES	23
❖ LES ESPACES VERTS ET L'ASPECT PAYSAGE	24
❖ LA POLLUTION ET LE BRUIT	26
❖ LA PHASE TRAVAUX	27
❖ LES AUTRES PROJETS ET LEUR COORDINATION.....	28
❖ LE COUT ET L'UTILITE DU PROJET	30
❖ LES EXPROPRIATIONS.....	31
❖ LA CONCERTATION ET LA CONSULTATION DU PUBLIC.....	32
3. CONCLUSION	33

1. LA CONCERTATION PREALABLE

1.1. LES MODALITES DE LA CONCERTATION

La concertation préalable s'est tenue du 23 mai 2016 au 23 juin 2016, dans les communes de Chaville et Sèvres.

La concertation a pour vocation de présenter au public le projet du conseil départemental en cours de réflexion, de recueillir les avis des usagers, des riverains et de toute personne concernée, afin de constituer un outil d'analyse et d'aide à la décision.

Par l'arrêté du 12 mai 2016, le président du conseil départemental a décidé de lancer la concertation préalable concernant l'aménagement de la RD 910 à Sèvres, Chaville et Saint-Cloud. La commune de Saint-Cloud étant impactée de façon non significative sur un linéaire de trottoir de 50 mètres.

Ce projet a pour objectifs :

- Améliorer l'intégration de la RD 910 dans l'environnement en l'aménageant en boulevard urbain ;
- Rendre la RD 910 plus conviviale en améliorant le partage de l'espace public ;
- Créer une continuité des circulations douces le long de cet axe ;
- Développer et améliorer le commerce local par des contre-allées avec du stationnement ;
- Procéder à des aménagements qualitatifs sur l'axe en créant un alignement d'arbres continu ;
- Améliorer la sécurité de tous les usagers.

Sont prévus à cet effet :

- La mise en valeur des abords directs de la voie ;
- La création d'un alignement continu d'arbres ;
- La mise en cohérence des structures et des éléments qui composent la RD 910 ;
- L'aménagement de la RD 910 en boulevard urbain ;
- Un meilleur partage de l'espace public en faveur des modes actifs de déplacement ;
- La création de cheminements cyclables tout le long de l'axe ;
- La mise en cohérence de l'organisation de la voie et l'homogénéisation de son profil ;
- La sécurisation des traversées piétonnes ;
- L'amélioration de l'organisation du stationnement ;
- La création de contre-allée avec du stationnement ;
- La valorisation des opérations de rénovation et de renouvellement urbain en recréant des espaces publics de qualité.

Les modalités de la concertation sont ainsi décrites :

- Réalisation de deux expositions publiques installées, du 23 mai au 23 juin 2016, en mairie de Chaville et de Sèvres ;
- Tenue de deux registres permettant de consigner les avis et remarques du public ;
- Mise à disposition du public de dépliants d'information présentant l'opération.

1.2. LA MISE EN ŒUVRE DE LA CONCERTATION

La concertation préalable sur le projet de requalification de la RD 910 dite « Voie Royale » a respectée les modalités définies par l'arrêté du président du conseil départemental des Hauts-de-Seine du 12 mai 2016.

Le dispositif d'information et d'échanges reposant sur les outils suivants a été mis en œuvre :

- Date de la concertation : du 23 mai 2016 au 23 juin 2016 ;
- Deux expositions de 10 panneaux en mairie de Sèvres et de Chaville avec la tenue de deux registres ;
- Mise à disposition de dépliants d'information sur le projet, dès le début de la concertation, sur les lieux d'expositions et dans d'autres lieux publics des communes de Chaville et Sèvres.

Deux réunions publiques ont été organisées et ont réuni 144 personnes environ, dont :

- 84 personnes à la mairie de Chaville le 6 juin pendant deux heures ;
- 60 personnes à la mairie de Sèvres le 11 juin pendant deux heures et trente minutes.

L'information du public pour la concertation préalable a été assurée par :

- Une publicité sur le site internet du conseil départemental ;
- Une publicité dans la revue départementale des Hauts-de-Seine ;
- Une publicité dans les revues communales de Sèvres et de Chaville ;
- Des articles de presse parus dans le quotidien « Le Parisien » le 25 mai et le 27 mai 2016.

2. BILAN DE LA CONCERTATION PREALABLE

2.1. BILAN DES CONTRIBUTIONS ET DES ECHANGES AVEC LE PUBLIC

De même que la concertation publique, la réalisation d'un bilan de celle-ci est une obligation définie par l'article L 103-6 du code de l'urbanisme. Au-delà de cet aspect réglementaire, le bilan est surtout un double outil :

- Un outil d'analyse et d'aide à la décision pour disposer d'un panorama clair et détaillé des demandes, inquiétudes et suggestions du public ;
- Un outil citoyen pour les habitants et riverains qui peuvent ainsi s'assurer que leur participation a bien été prise en compte, et que leurs interrogations et propositions viendront enrichir le projet.

Lieu de la réunion	Nombre de personnes présentes
Chaville, 6 juin 2016	84
Sèvres, 11 juin 2016	60
Total	144

La première réunion publique à Chaville a suscité une plus forte mobilisation des riverains que celle à Sèvres, mobilisation confirmée à la lecture des avis.

La retranscription des réunions publiques est disponible en consultation auprès du pôle cadre de vie et aménagement urbain du conseil départemental des Hauts-de-Seine (direction de la voirie).

Outils d'échanges	Nombre d'expressions (avis et questions)
Registres de concertation	70
Courriers électroniques	22
Courriers	7
Total	99

Tous moyens d'expressions confondus, la concertation a permis de réunir 99 contributions. Les riverains et usagers ont utilisé tous les outils mis à leur disposition, et notamment les courriels.

Les avis recueillis sur les registres et les courriers sont disponible en consultation auprès du pôle cadre de vie et aménagement urbain du conseil départemental des Hauts-de-Seine (direction de la voirie).

Thèmes abordés	Pourcentage d'avis abordant le thème
Stationnement	48 %
Commerces	30 %
Transports en commun	28 %
Trafic et circulation	29 %
Aménagements cyclables	23 %
Chemins piétons et accessibilité	18 %
Compréhension du projet et précisions	25 %
Suggestion et modification du projet	15 %
Périmètre du projet	9 %
Sécurité	16 %
Comportement des usagers et incivilités	9 %
Espaces verts et aspect paysagé	25 %
Pollution et bruit	9 %
Phase travaux	13 %
Autres projets et leur coordination	4 %
Coût et utilité du projet	5 %
Expropriation	3 %
Concertation et consultation du public	6 %

Les personnes ou associations ayant apporté leur contribution lors de la concertation s'exprimaient en majorité sur plusieurs thèmes.

2.2. BILAN THEMATIQUE DES AVIS DU PUBLIC SUR LE PROJET

La question du stationnement a donné lieu à de très nombreuses remarques, de même que les commerces, des transports en commun, le trafic et la circulation, les aménagements cyclables et les espaces verts et l'aspect paysagé du projet.

Globalement les objectifs du projet sont en accord avec les attentes du public, mais ils nécessiteraient d'être hiérarchisés.

Les thèmes récurrents abordés lors de la concertation sont développés ci-après. Les riverains et habitants qui ont contribué à cette concertation ont abordé des sujets très variés, couvrant l'ensemble des enjeux de la requalification de la RD 910.

❖ LE STATIONNEMENT

48 contributions ont porté sur le sujet du stationnement le long de la RD 910. Ce chiffre montre l'intérêt porté par les riverains à ce thème.

1 - LES AVIS SUR LA CAPACITE DE STATIONNEMENT SUR LA RD 910

- a) Il n'y a pas assez de places de stationnement ;
- b) Le stationnement dans le bas Chaville est difficile, il ne faut pas le supprimer ;
- c) Il faut garder suffisamment de place afin d'éviter le stationnement en double file ;
- d) Pourquoi moins de places de stationnements ?
- e) Le projet ne quantifie pas le bilan du stationnement ;
- f) L'arrivée de nouveaux projets immobiliers va diminuer les possibilités de stationnement.

REPONSE ET ELEMENTS RETENUS PAR LE MAITRE D'OUVRAGE

A. (a, b, c, d) La redistribution de l'espace disponible au profit des circulations douces (cycles, piétons) se fait essentiellement au détriment du stationnement étant donné que la majorité de l'espace public actuel est dédiée à la voiture. Le projet cherche à mieux partager l'espace public entre les différents modes de déplacement.

B. (e) Le projet prévoit de supprimer 303 places de stationnement matérialisées sur 961 (-155 places sur Chaville soit 30% et -148 places sur Sèvres soit 33%) soit une diminution moyenne de 31,5%. Une enquête sur le stationnement va être lancée, afin de quantifier les usages actuels. Parallèlement les communes prévoient la création ou le réaménagement des parkings en centre-ville.

C. (f) Les PLU des communes indiquent les règles de stationnement des nouvelles constructions immobilières afin de limiter cet impact.

2 - LES AVIS SUR LES ARRÊTS MINUTES, LES PLACES DE LIVRAISONS ET LE COMMERCE

- a) Le stationnement à proximité des commerces favorise le secteur économique ;
- b) Opposition à la baisse de stationnement, qui va impacter le commerce local ;
- c) Il faudrait plus d'arrêt-minutes et de places de livraisons pour accéder aux commerces ;
- d) Un parking en sous-sol ne pourra pas remplacer le stationnement de surface, car le temps perdu dans le parking va détourner les clients de l'hyper-centre pour acheter ailleurs ;
- e) Il faut généraliser les appareils garantissant les arrêts-minutes et garder le stationnement temporaire gratuit ;
- f) Les contre-allées avec du stationnement et la possibilité de livraison des commerces sont performantes ;
- g) Où s'arrêteront les livreurs, les postiers, les proxibus ?

REPONSE ET ELEMENTS RETENUS PAR LE MAITRE D'OUVRAGE

A. (a, b, c, d) Le projet cherche au maximum à limiter l'impact sur le stationnement. Les arrêts minutes et les places de livraison existants ont été repris dans le projet. Les études à venir vont permettre de rajouter des arrêts-minutes et les places de livraison à proximité des commerces aux emplacements pertinents (par remplacement des places de stationnement). Un groupe de travail avec les commerçants va être monté sur ce sujet.

B. (e) Proposition intéressante, mais qui devra être abordé avec le gestionnaire du stationnement (la commune).

C. (f, g) Les arrêts de livraisons existants ont été repris dans le projet. Les études à venir permettront de rajouter des places de livraison aux endroits pertinents (en remplacement des places de stationnement).

3 - LES AVIS SUR LE STATIONNEMENT PAYANT ET LES PARKINGS PUBLICS

- a) Chaville va-t-elle devenir « stationnement payant partout » ?
- b) Les parkings publics sont hors de prix ;
- c) Opposition aux parkings payant pour les Chavillois qui font leurs courses à Chaville ;
- d) Les gens n'ont pas le réflexe des parkings publics et gratuit quelques heures.

REPONSE ET ELEMENTS RETENUS PAR LE MAITRE D'OUVRAGE

A. (a, b, c, d) Le coût du stationnement est déterminé par la collectivité en charge de celui-ci, il s'agit pour le cas présent des communes. Le département transmettra cet avis aux communes.

4 - LES AUTRES AVIS SUR LE STATIONNEMENT

- a) Il ne doit pas y avoir de stationnement sur les 5m en amont des passages piétons afin d'assurer une bonne visibilité (décret du 2 juillet 2015) ;
- b) Il faut plus de stationnement vélo ;
- c) Le stationnement au niveau des écoles (en particulier devant le groupe scolaire Ferdinand Buisson) est problématique aux heures de début et de fin d'école ;
- d) Le stationnement en épi est disgracieux ;
- e) Les stationnements en épi sont orientés pour des gauchers et non des droitiers ;
- f) Prévoir des places PMR devant le cabinet médical du 1403, avenue Roger Salengro.

REPONSE ET ELEMENTS RETENUS PAR LE MAITRE D'OUVRAGE

A. (a) L'article 12 de décret du 2 juillet 2015 précise que : « *Est considéré comme très gênant pour la circulation publique l'arrêt ou le stationnement d'un véhicule motorisé à l'exception des cycles à pédalage assisté sur une distance de cinq mètres en amont des passages piétons dans le sens de la circulation, en dehors des emplacements matérialisés à cet effet, à l'exception des motocyclettes, tricycles et cyclomoteurs* ». Il n'y a donc pas d'interdiction stricte d'avoir du stationnement en amont des passages piétons. Toutefois, le département assurera une bonne visibilité au niveau des passages piétons.

B. (b) Les études à venir chercheront à optimiser et à rajouter du stationnement pour les deux roues.

C. (c) La possibilité de rajouter des arrêts-minutes devant les écoles va être étudié dans les études à venir.

D. (d, e) Le stationnement en épi permet de façon ponctuelle d'augmenter le nombre de place et doit se faire en marche arrièreselon les recommandations du CEREMA.

E. (f) La possibilité de rajouter des places PMR va être étudiée dans les études à venir.

❖ LES COMMERCES

Le thème des commerces et de leur impact avec le projet a donné lieu à 30 avis. Une pétition, pour le maintien des places de stationnement et des arrêts minutes devant les commerces de proximité à Chaville, a été montée par les commerçants et a recueilli 2674 signatures.

1 - LES AVIS SUR LA RELATION STATIONNEMENT / COMMERCES

- a) Le stationnement à proximité des commerces et la facilité d'accès favorise le secteur économique ;
- b) Opposition à la baisse de stationnement, qui va impacter le commerce local ;
- c) Il faut des places de livraisons devant les commerces ;
- d) Il est essentiel pour l'activité et le chiffre d'affaires d'avoir des places de stationnement.

REPONSE ET ELEMENTS RETENUS PAR LE MAITRE D'OUVRAGE

A. (a, b, c, d) Le projet cherche au maximum à limiter l'impact sur le stationnement. Les arrêts-minutes et les places de livraison existants ont été repris dans le projet. Les études à venir vont permettre de rajouter des arrêts-minutes et les places de livraison à proximité des commerces aux emplacements pertinents (par remplacement des places de stationnement). Un groupe de travail avec les commerçants va être monté sur ce sujet.

2 - LES AUTRES AVIS SUR LES COMMERCES

- a) Les commerces de la pointe de Chaville pourraient être mis en valeur ;
- b) Il faut protéger l'accessibilité et la signalétique des commerces.

REPONSE ET ELEMENTS RETENUS PAR LE MAITRE D'OUVRAGE

A. (a) Les études à venir chercheront à mettre plus en valeur la pointe de Chaville et ses commerces.

B. (b) L'accessibilité et la signalétique des commerces est un point qui sera abordé lors des groupes de travail avec les commerçants.

❖ LES TRANSPORTS EN COMMUN

Le thème des transports en commun et en particulier de la ligne de bus 171 dans le projet a donné lieu à 28 avis, remarques ou questions.

1 - LES AVIS SUR LA CIRCULATION DES BUS ET LES ARRÊTS DE BUS EN PLEINE VOIE

- a) Doutes sur la circulation « pacifiée » des bus ;
- b) Comment favoriser la circulation des bus avec une voie unique de circulation ?
- c) Les arrêts de bus en pleine voie vont ralentir le trafic ;
- d) En quoi le stationnement des bus en pleine voie favorise-t-il leur circulation aux heures des embouteillages si ce n'est qu'ils n'ont plus personne devant eux après s'être arrêtés ?
- e) Il faut des arrêts en évitement.
- f) Souhait d'avoir une étude de simulation de trafic sur le temps de parcours des bus dans la configuration du projet.

REPONSE ET ELEMENTS RETENUS PAR LE MAITRE D'OUVRAGE

A. (a, b, c, d, e) Ce qui perturbe, en particulier, la régularité d'une ligne de bus est la difficulté des bus à se réinsérer dans la circulation, lorsqu'il y a des arrêts en évitement (hors de la voie) ou lorsqu'une voie dédiée au bus se termine en se réinsérant dans la voie principale (celle des autres véhicules). Le Département a pris parti de donner la priorité aux bus en mettant les arrêts de bus en pleine voie, en déplaçant une grande partie du stationnement dans les contre-allées, en augmentant la cohérence de la voie sur l'itinéraire et en évitant des réinsertions difficiles pour les bus.

B. (f) Une étude de simulation de trafic sera réalisée dans les phases d'études à venir.

2 - LES AVIS SUR LES VOIES BUS

- a) Il faut conserver les voies bus, leur suppression va ralentir la ligne 171 ;
- b) Pourquoi pas de voies bus dans chaque sens ?
- c) La création d'une voie bus dans le sens Chaville – Boulogne est la seule solution réaliste ;
- d) Il faut une voie bus tout le long de la RD 910 en l'autorisant aux cars de tourisme.

REPONSE ET ELEMENTS RETENUS PAR LE MAITRE D'OUVRAGE

A. (a, b, c, d) Les aménagements actuels sont discontinus et empruntés en grande majorité par des véhicules en arrêt illicite, ce qui perturbe le trafic de la ligne plus qu'ils ne l'améliorent. Avoir une continuité d'une voie de bus tout le long de la RD 910 n'est pas réalisable en l'état puisque l'emprise actuelle de la voirie est insuffisante par endroit.

3 - LES AUTRES AVIS SUR LES TRANSPORTS EN COMMUN

- a) Demande de création d'un tramway ;
- b) Il faudrait augmenter la fréquence de la ligne 171 ou sa capacité ou ajouter d'autres lignes ;
- c) Prévoir une ligne 171 électrique ou au bio-gaz.

REPONSE ET ELEMENTS RETENUS PAR LE MAITRE D'OUVRAGE

- A. (a) Le Département n'a pas la compétence des transports en commun, mais travaille avec le STIF, aucun projet n'est inscrit à ce jour. L'emprise actuelle de la voirie est insuffisante par endroit pour créer un tramway.
- B. (b) Le STIF étudie déjà la possibilité d'améliorer la capacité de la ligne 171.
- C. (c) Le Département suggérera au STIF et à la RATP la proposition d'avoir une ligne 171 électrique ou au bio-gaz.

❖ LE TRAFIC ET LA CIRCULATION

Ce thème a donné lieu à 29 avis, remarques ou questions.

1 - LES AVIS SUR LES PROBLEMES DE CIRCULATION ET DE TRAFIC DE LA RD910

- a) Problème de circulation le matin et le soir aux heures de pointe ;
- b) La réduction de la largeur des voies va saturer la circulation ;
- c) La suppression des voies bus va encombrer la circulation ;
- d) Les arrêts de bus en pleine voie vont ralentir la circulation ;
- e) Ne conserver qu'une file de circulation par sens ne va permettre une circulation fluide en cas de véhicule de mal stationné et va ralentir la circulation ;
- f) Pourquoi une seule file par sens ?
- g) La portion descendante à deux voies (avant la mairie de Sèvres) pour les voitures n'est pas justifiée puisqu'il y a une seule voie en amont et aucune insertion d'un flux significatif sur cette portion ;
- h) Une étude de circulation est nécessaire ;
- i) Que démontrent les études du trafic ? Une double voie uniquement entre mairie de Sèvres et le pont de Sèvres ne sera-t-il pas source d'embouteillage sur le reste du tracé ?
- j) Qu'avez-vous prévu pour faciliter les déplacements en voiture ?

REPONSE ET ELEMENTS RETENUS PAR LE MAITRE D'OUVRAGE

A. (a, b, c, d, e, f) Il n'y a pas de changement fondamental du nombre de voies dans le projet, puisque actuellement la section comprise entre la pointe de Chaville et le rond-point de la mairie de Sèvres est quasiment à une file par sens de circulation. Le seul changement concret sera le passage à une file de circulation dans le sens Viroflay vers Paris au niveau du centre-ville de Sèvres. De plus, le trafic ne nécessite qu'une seule file par sens de circulation. Concrètement, il s'agit plus de formaliser une géométrie claire et lisible du nombre de voies en accord avec le trafic supporté, plutôt qu'un changement du nombre de voies actuelles.

B. (g) Le projet prévoit la mise en place d'une deuxième voie pour le stockage des véhicules en approche du rond-point de la mairie de Sèvres dans le sens Viroflay vers Paris, afin de garantir un fonctionnement optimal de ce carrefour.

C. (h, i) Le trafic ne nécessite qu'une seule file par sens de circulation entre Viroflay et la mairie de Sèvres, mais nécessite deux files par sens entre la mairie de Sèvres et la RD 7. Cette configuration est similaire à la situation actuelle.

D. (j) L'aménagement de la RD 910 va pouvoir améliorer la circulation par le transfert d'une grande partie du stationnement dans les contre-allées ainsi que la relocalisation des aires de livraison et la création d'arrêts-minute.

2 - LES AUTRES AVIS SUR LA CIRCULATION ET LE TRAFIC

- a) Comment feront les services de secours pour circuler en cas d'urgence ?
- b) Demande de passer la RD 910 à 30 km/h ;
- c) Si vous faites des ronds-points, il faut que la même règle de priorité s'applique à tous. Mettre des feux à l'entrée d'un rond-point inverse la règle de priorité de ce rond-point. Pourquoi alors faire un rond-point ?

REPONSE ET ELEMENTS RETENUS PAR LE MAITRE D'OUVRAGE

- A. (a) La largeur des voies permet aux véhicules de secours de doubler les véhicules en se serrant de part et d'autre de la chaussée.
- B. (b) Le réseau départemental a vocation d'assurer les liaisons intercommunales structurantes à l'échelle du département. Il n'est pas possible de passer la RD 910 à 30 km/h. Une vitesse de 50km/h, se traduit par une vitesse moyenne inférieure des automobilistes compte tenue des différents carrefours ponctuant l'itinéraire.
- C. (c) L'aménagement d'un rond-point permet de réduire les vitesses, de guider le mouvement des véhicules, ce qui améliore la sécurité des usagers. Actuellement le trafic des branches principales domine celui des branches secondaires sur la RD 910. Il est nécessaire de mettre en place de feux afin de garantir le fonctionnement du rond-point et l'écoulement des branches secondaires.

❖ LES AMENAGEMENTS CYCLABLES

Le thème des aménagements cyclables dans le projet a donné lieu à 23 avis, remarques ou questions. Toutefois l'ensemble des avis ne sont pas similaires, il y a plusieurs avis qui s'opposent. Afin de débattre et d'améliorer autant que possible ce sujet, un groupe de travail sur la réflexion cyclable et leur aménagement va être proposé par le Département.

1 - LES AVIS SUR LA CONTINUITÉ DES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES

- a) Itinéraire aisé d'accès à Paris ou de sortie de la capitale ;
- b) Favoriser le vélo dans ce secteur vallonné paraît utopique ;
- c) Sur une partie du projet la voie cyclable « zigzague ». Les cyclistes ont à cœur d'optimiser leurs coups de pédale, ce type de trajectoire est donc à éviter ;
- d) Il y a une discontinuité cyclable au niveau de la mairie de Sèvres, de la rue Pierre Midrin, car les cyclistes passent d'une piste bidirectionnelle à une piste unidirectionnelle ;
- e) La continuité cyclable du projet n'est pas assurée ;
- f) Une interruption de voie cyclable peut se satisfaire d'une zone 30 si l'aménagement de la voirie fait effectivement descendre la vitesse ;
- g) Les multiples transitions des aménagements cyclables (bandes, piste, contre-allée) peuvent être un danger si elles sont mal conçues (manque de visibilité, transition trop brusque) ;
- h) L'alternance régulière du type d'aménagement cyclable est inefficace ;
- i) Arrêt subit des aménagements après le carrefour avec l'avenue de la division Leclerc, pas de cheminement vers le Pont de Sèvres. Ce tronçon est pourtant très emprunté et dangereux. Quel cheminement prévu pour les cyclistes pour monter sur le Pont de Sèvres ?
- j) Qu'en est-il de la continuité cyclable à l'arrivée sur Viroflay ?
- k) Il faudrait une continuité cyclable entre Viroflay et Sèvres ;
- l) Quel est le sens du bout de piste cyclable au niveau de l'entrée du Parc de Saint-Cloud ?

REPONSE ET ELEMENTS RETENUS PAR LE MAITRE D'OUVRAGE

- A. (a, b) Le Département a pour objectif de favoriser l'utilisation du « vélo » sur le projet. Cette volonté se traduit par la mise en place d'aménagements cyclables.
- B. (c) Le Département va améliorer et optimiser les trajectoires cyclables dans les études à venir.
- C. (d, e, f, g, h) Sur l'ensemble du périmètre du projet, la volonté a été de mettre en œuvre des pistes cyclables unidirectionnelles. Toutefois, les contraintes de largeurs disponibles ou d'exploitation de la voirie ont par endroit limité les possibilités d'aménagement.
- D. (i) Les aménagements cyclables sont réalisés dans l'emprise du projet (de la route pavé des gardes à l'avenue de la division Leclerc). La liaison avec le pont de Sèvres est assurée par la « promenade des jardins » un autre projet d'aménagement du Département longeant la RD 910.
- E. (j, k) Le Département va étudier les possibilités d'élargir son périmètre d'action sur le trottoir côté Hauts-de-Seine et en coordination avec le département des Yvelines.
- F. (l) Il s'agit de la liaison avec un autre projet d'aménagement dont la piste cyclable arrive par cette entrée (promenade des jardins).

2 - LES AVIS SUR LES PISTES CYCLABLES

- a) Les pistes cyclables sur trottoirs sont dangereuses, il y a des risques de conflits d'usages et de bousculade entre les piétons et les cyclistes ;
- b) Il faut séparer les piétons des cyclistes ;
- c) Pourquoi une voie vélo sur les trottoirs ?
- d) Les délimitations entre piétons et cyclistes sur trottoir ne sont pas suffisantes, le marquage au sol n'est pas suffisant ;
- e) Sur ce genre d'aménagement, la piste est empruntée par les piétons, les trottinettes, les poubelles, les terrasses etc. D'où l'idée qu'elle sera principalement empruntée par les cyclistes promeneurs, les cyclistes efficace passant dans la rue ;
- f) Il faut bannir les pistes cyclables sur trottoir ;
- g) La piste cyclable est trop proche des piétons au niveau de la séquence A (entre la mairie de Sèvres et l'avenue de la division Leclerc) et pas assez isolée des piétons sur l'ensemble du projet ;
- h) La séparation de la piste cyclable par les alignements d'arbres ou d'espaces verts sont une bonne chose ;
- i) Attention au niveau des écoles de bien séparer la piste cyclable des piétons ;
- j) Les pistes cyclables sont-elles bien de 1,5 m et bidirectionnelle ?

REPONSE ET ELEMENTS RETENUS PAR LE MAITRE D'OUVRAGE

A. (a, b, c, d, e, f) Les pistes cyclables sur trottoir peuvent être sources de conflits entre les piétons et les cycles si leur positionnement n'est pas clairement identifié et démarqué par rapport au trottoir dédié aux piétons. Afin d'éviter cet écueil dans le projet, les pistes cyclables sur trottoir seront majoritairement séparées de la partie piétonnière par les arbres d'alignement, ce qui créera à la fois un effet de limite physique et visuel. Toutefois, ce principe n'est pas réalisable sur l'ensemble du projet. Afin de démarquer la piste cyclable du trottoir, une bande de pavés collés pourra, par exemple, être mise en œuvre le long de la piste cyclable. Le choix de piste cyclable sur trottoir permet aux usagers peu habitué à la circulation sur chaussée d'utiliser le vélo de façon sécurisé.

B. (g) L'espace disponible, entre la mairie de Sèvres et l'avenue de la division Leclerc, est très restreint. Le département veillera à améliorer la séparation entre cyclistes et vélos.

C. (h) La séparation de la piste cyclable par les alignements d'arbres ou d'espaces verts sera mis en œuvre à chaque fois qu'il sera faisable.

D. (i) Le Département prend en compte cet avis et sera vigilant à l'aménagement devant les écoles dans les études à venir.

E. (j) Les pistes cyclables sont bien de 1,5 m mais unidirectionnelle (hormis entre la mairie de Sèvres et l'avenue de la division Leclerc, où la piste est bidirectionnelle et d'une largeur de 2,5 m).

3 - LES AVIS SUR LES BANDES CYCLABLES ET LES RONDS-POINTS

- a) Dans les ronds-points, il est préférable que le cycliste s'intègre à la circulation générale qui soit ralentie plutôt que d'être rejeté sur le bord extérieur, devenant ainsi peu visible pour les voitures, ce qui peut créer des conflits aux intersections ;
- b) Le passage des multiples ronds-points est à repenser, afin de faciliter les sorties et les entrées des cyclistes en fonction de la topologie des lieux pour prendre en compte le visuel et la sécurité ;
- c) Les bandes cyclables arrivant et sortant des giratoires devraient être protégées par des « ilots banane » ;
- d) Les ronds-points sont des espaces dangereux pour les vélos, le parcours doit donc être tracé avec soin ;
- e) Il faut privilégier les bandes cyclables ;
- f) J'ai pu constater que les bandes cyclables jouaient en général bien leur rôle ;
- g) Il faudrait protéger les bandes cyclables pour éviter le stationnement dessus.

REPONSE ET ELEMENTS RETENUS PAR LE MAITRE D'OUVRAGE

A. (a, b, c, d) Le département a bien pris en compte ces avis et améliorera en conséquence l'aménagement des ronds-points dans les études à venir. Un groupe de travail sur la réflexion cyclable et leur aménagement va être proposé par le Département afin de débattre et d'améliorer autant que possible ce sujet.

B. (e, f, g) Le Département a pris le choix en concertation avec les communes de réaliser des pistes cyclables sur trottoir. Cependant l'espace disponible ne permet pas de doubler les aménagements cyclables et perturberait la lisibilité des aménagements prévus.

4 - LES AVIS SUR LES CONTRE-ALLEES CYCLABLES

- a) Dans la contre-allée cyclable, les cyclistes devront redoubler d'attention pour éviter les portières, les zones de livraison, et les voitures qui sortent de leur stationnement sans regarder. Pour qu'une piste cyclable soit vraiment sécurisée, il vaut mieux qu'elle passe à droite des stationnements (pour le problème des portières, piste cyclable soit séparée d'au moins 70 cm des stationnements) ;
- b) Il faut proscrire l'existence de piste cyclable au milieu d'un espace de stationnement ;
- c) La continuité cyclable dans les contre-allées est dangereuse et à proscrire.

REPONSE ET ELEMENTS RETENUS PAR LE MAITRE D'OUVRAGE

A. (a, b, c) Le Département propose l'emploi des contre-allées en zone 30 ou en zone de rencontre, afin d'avoir une circulation apaisée. Ce type d'aménagement permet de faire cohabiter les différents usages de manière efficace. Un groupe de travail sur la réflexion cyclable et leur aménagement va être proposé par le Département afin de débattre et d'améliorer autant que possible ce sujet.

5 - LES AVIS SUR LA REFLEXION DES AMENAGEMENTS CYCLABLES

- a) Le vélo est aussi un véhicule qui a sa place parmi les usagers de la route, les conditions d'une cohabitation respectueuse étant préférable à une séparation systématique ;
- b) Est-il envisageable de passer la voie à 30 km/h pour faciliter la cohabitation ?
- c) Comment mettre en sécurité les cyclistes lorsque la piste cyclable s'interrompt au niveau des arrêts de bus ?
- d) Le projet présenté n'est pas clair concernant le régime de priorité. Ainsi, au croisement avec l'avenue du beau site, il semblerait que les cyclistes perdent la priorité (la ligne de stop pour l'avenue du beau site se situe au-delà de la piste cyclable, et le passage pour piétons ne donne pas de priorité aux cyclistes), alors que les recommandations pour des aménagements cyclables précisent que les pistes devraient avoir le même régime de priorité que l'axe routier qu'elles suivent (cf. CERTU). Il sera plus pratique pour les cyclistes de rester sur la voie principale (où ils seront prioritaires) qui sera alors dépourvue de tout aménagement cyclable ;
- e) La question de la perte de priorité des pistes cyclables avec les axes secondaires se pose sur l'ensemble du projet ;
- f) Si le projet d'aménagement a pour objectif que le cycliste efficace utilise la piste cyclable sur le trottoir, il est nécessaire :
 - de gérer les croisements et insertions dans la voie de circulation normale,
 - de prévoir des zones cyclistes aux différents feux de circulation de la voie.
- g) Si le projet d'aménagement a pour objectif que le cycliste promeneur utilise une piste cyclable dessinée sur le trottoir, il est nécessaire :
 - de revoir le croisement de la piste cyclable montante à deux endroits sur Sèvres : trouver une solution pour garder la piste montante du côté droit de la route sur toute sa longueur, même si cela nécessite l'élimination du terre-plein central, pour éviter que les flux de cyclistes ne croisent deux fois les flux de véhicules motorisés,
 - de prévoir les traversées des intersections.

REPONSE ET ELEMENTS RETENUS PAR LE MAITRE D'OUVRAGE

- A. (a) Cette demande va être étudiée dans les études à venir. Un groupe de travail sur la réflexion cyclable et leur aménagement va être proposé par le Département afin de débattre et d'améliorer autant que possible ce sujet.
- B. (b) Le réseau départemental a vocation d'assurer les liaisons intercommunales structurantes à l'échelle du département. Il n'est pas possible de passer la RD 910 à 30 km/h. Une vitesse de 50km/h, se traduit par une vitesse moyenne inférieure des automobilistes compte tenue des différents carrefours ponctuant l'itinéraire.
- C. (c) La priorité est donnée aux bus.
- D. (d, e, f, g) Ces différents avis vont être pris en compte et vont être étudiés dans les études à venir. Un groupe de travail sur la réflexion cyclable et leur aménagement va être proposé par le Département afin de débattre et d'améliorer autant que possible ce sujet et en particulier ces différents aspects énumérés (gestion de la priorité des cyclistes, projet en faveur des cyclistes « promeneurs » ou « efficaces »).

6 - LES AUTRES AVIS SUR LES AMENAGEMENTS CYCLABLES

- a) L'utilisation du vélo relève du parcours du combattant actuellement ;
- b) Il faut éviter aux cyclistes d'emprunter la chaussée de la RD 910 trop dangereuse ;
- c) Au niveau de la séquence E, il y a doublon entre la piste cyclable et la contre-allée ;
- d) Prévoir des sas-vélos au feu rouge pour le rond-point avec Anatole France ;
- e) Il faut des sas-vélos à chaque carrefour ;
- f) Il faudrait donner la possibilité aux cyclistes du tourne à droite au droit de tous les feux ;
- g) Il faut un passage pour les vélos au niveau des ralentisseurs ;
- h) Les cyclistes pourraient être intégrés dans une voie bus dédiée ;
- i) Les entrées et sorties de pistes cyclables seront-elles conçues de façon à éviter des pentes trop fortes ou des petites bosses. Il suffit que les entrées et sorties de pistes cyclables soient suffisamment abaissées et en pente douce ;
- j) Les peintures utilisées pour les marquages au sol seront-elles choisies pour ne pas être glissantes, notamment par temps humide ? (l'idéal étant de limiter le marquage au sol en réalisant des aménagements lisibles et évidents pour qu'il n'y ait pas besoin d'indications surnuméraires) ;
- k) Il faut des stationnements vélos adaptés qui ne favorise pas le voilage des roues.

REPONSE ET ELEMENTS RETENUS PAR LE MAITRE D'OUVRAGE

- A. (a, b) Le Département a pour objectif de favoriser l'utilisation du « vélo » sur le projet. Cette volonté se traduit par la mise en place d'aménagements cyclables.
- B. (c) Il n'y a pas réellement de doublon, mais plutôt la possibilité d'intégrer les cycles dans la contre-allée plutôt que d'avoir une piste cyclable. Le Département regardera cette possibilité.
- C. (d, e) Des sas-vélos seront prévus dans le projet.
- D. (f) Cette proposition est déjà en cours de réflexion dans l'ensemble du Département.
- E. (g) Le Département prend en compte cet avis (passage au niveau des ralentisseurs) et l'intégrera dans les études à venir.
- F. (h) Il n'y a pas de voie bus dédiée dans le projet.
- G. (i, j, k) Le Département prend en compte ces avis (entrées/sorties des pistes cyclables, les peintures utilisées et le stationnement vélo) et les intégrera dans les études à venir.

❖ LES CHEMINEMENTS PIETONS ET L'ACCESSIBILITE

Le thème des cheminements piétons et de leur accessibilité a donné lieu à 18 avis.

1 - LES AVIS SUR LE CHEMINEMENT DES PIETONS SUR TROTTOIR

- a) Il faut élargir les trottoirs du centre-ville de Sèvres par la suppression du TPC ;
- b) Soucis des trottoirs encombrés par les poubelles sur Chaville ;
- c) Le trottoir Nord de la pointe de Chaville est trop large ;
- d) Pas besoin de trottoirs très larges au détriment de la place de la voiture ;
- e) Pourquoi avoir de grands trottoirs alors que la ville se vide dans la journée ?
- f) Trottoirs actuels trop étroit.

REPONSE ET ELEMENTS RETENUS PAR LE MAITRE D'OUVRAGE

- A. (a) Les trottoirs prévus dans l'aménagement feront 2,5 m, ce qui reste confortable. Le TPC mis en place permet de sécuriser ce tronçon. La possibilité d'élargir les trottoirs sera étudiée en concertation avec le projet de réaménagement du centre-ville de Sèvres piloté par la commune.
- B. (b) Le Département alertera la commune de Chaville sur l'encombrement des trottoirs.
- C. (c) La largeur du trottoir Nord de la pointe de Chaville sera optimisée dans les études à venir.
- D. (d, e, f) Le projet répond aux objectifs : de rendre la RD 910 plus conviviale en améliorant le partage de l'espace public et de créer une continuité des circulations douces le long de cet axe. Ses objectifs se traduisent en parti par l'élargissement des trottoirs actuels trop étroits. Le Département prend le parti que des trottoirs élargis et non réduits au strict nécessaire permettent d'améliorer la sécurité des usagers, ainsi que la convivialité de l'espace public.

2 - LES AUTRES AVIS SUR LE CHEMINEMENT DES PIETONS

- a) La multiplication des ronds-points entraîne des difficultés pour la traversée des piétons ;
- b) Est-il prévu de supprimer le muret et la grille de l'église Notre Dame de Lourdes (Chaville) ?

REPONSE ET ELEMENTS RETENUS PAR LE MAITRE D'OUVRAGE

- A. (a) Les aménagements de giratoire constituent la meilleure réponse aux contraintes de circulation là où ils sont prévus. Ils intègrent les traversées piétonnes selon les règles de l'art.
- B. (b) En concertation avec la commune de Chaville, cet aménagement porté par la commune prévoit le déplacement des grilles de l'église.

❖ LA COMPREHENSION DU PROJET ET DES DEMANDES DE PRECISIONS

Le thème de la compréhension du projet et des demandes de précisions a donné lieu à 25 avis, cela souligne l'intérêt porté à l'aménagement par les participants.

1 - LES AVIS SUR LA COMPREHENSION DU PROJET

- a) La compréhension de la faisabilité du projet n'est pas clair en particulier au niveau des centre-ville de Chaville et de Sèvres ;
- b) Le projet demande plus de lisibilité au niveau des circulations douces ;
- c) Explications actuelles trop succinctes et documents et plans ni assez précis, ni détaillés ;
- d) Demande de transmission des plans détaillés.

REPONSE ET ELEMENTS RETENUS PAR LE MAITRE D'OUVRAGE

A. (a, b, c, d) Le projet présenté en est à son stade de faisabilité, la concertation est un outil pour améliorer le projet. Les plans et les documents détaillés vont être réalisés pour la phase d'enquête publique.

2 - LES AVIS SUR DEMANDES DE PRECISIONS DU PROJET

- a) Qu'entendez-vous par réorganisation des contre-allées ?
- b) Des clôtures vont-elles "sauter" (celle de l'église) ?
- c) Est-ce que des bâtiments vont être démolis côté Mairie (Chaville) ?
- d) Comment sera traité la limite entre l'ancien et le nouvel aménagement ?
- e) Est-il prévu de renforcer le pont SNCF vers la route pavé des gardes pour dérouter la circulation des poids-lourds par cette voie ?
- f) Combien de voies, de stationnement et des bus (au niveau du centre-ville de Chaville) ?
- g) Le giratoire du Puits-sans-Vin fonctionne bien actuellement, pourquoi l'aménager en forme oblongue ?

REPONSE ET ELEMENTS RETENUS PAR LE MAITRE D'OUVRAGE

A. (a) La réorganisation des contre-allées concerne son usage (zone à 30 km/h ou zone de rencontre) et l'aménagement du stationnement.

B. (b) Le projet, en concertation avec la commune de Chaville, prévoit le déplacement des grilles de l'église.

C. (c) Aucun bâtiment côté mairie de Chaville n'est prévu d'être démolie dans le cadre du projet du Département.

D. (d) Le projet se raccordera sur les voies existantes.

E. (e) Le renforcement du pont SNCF et la déviation des poids-lourds ne sont pas prévus. La RD 910 restera une voie de transport exceptionnel.

F. (f) Au niveau du centre-ville de Chaville, une file par sens de circulation est prévu hormis en approche du carrefour du Puits-sans-Vin ou une deuxième voie est prévue pour le bon fonctionnement du carrefour.

G. (g) Cet aménagement permettra de réduire les vitesses et de guider le mouvement des véhicules, ce qui améliorera la sécurité des usagers. Cette forme « oblongue » va rompre la linéarité de la voie, créer un aménagement paysager et réduire la surface minéralisée du carrefour.

❖ LES SUGGESTIONS ET LES DEMANDES DE MODIFICATION DU PROJET

Ce thème a donné lieu à 15 avis.

1 - LES AVIS SUR LES SUGGESTIONS DE MODIFICATION DU PROJET

- a) Suppression du TPC du centre-ville de Sèvres pour élargir les trottoirs ;
- b) Prévoir un demi-tour au niveau du Franprix et en face du parking de l'Atrium entre le cours de Gaulle et la rue de la passerelle ;
- c) Faire une zone de rencontre au niveau du carrefour de la pointe ;
- d) Demande d'un Tourne A Gauche (TAG) au niveau du 585-597, avenue Roger Salengro ;
- e) Création d'une voie VSL (Véhicule Sanitaire Léger) au niveau du 1403, avenue Roger Salengro (cabinet médical) ;
- f) Avoir une homogénéité avec Viroflay ;
- g) Mettre en place des contre-allées au niveau des écoles ;
- h) Proposition de passer la voie à 30 km/h ;
- i) Proposition de pacification de la circulation de la chaussée principale par un réglage des feux avec une onde verte à 30 km/h étant donné que cela correspond de toute façon à la vitesse moyenne d'une voiture en ville.

REPONSE ET ELEMENTS RETENUS PAR LE MAITRE D'OUVRAGE

- A. (a) Les trottoirs prévus dans l'aménagement feront a minima 2,5 m, ce qui reste confortable. Le TPC mis en place permet de sécuriser ce tronçon. La possibilité d'élargir les trottoirs sera étudiée en concertation avec le projet de réaménagement du centre-ville de Sèvres piloté par la commune.
- B. (b) La possibilité de retournement au niveau de la sortie du parking de l'Atrium est prévue dans le projet.
- C. (c) La demande de création d'une zone de rencontre au niveau du carrefour de la pointe de Chaville ne semble pas envisageable étant donné le trafic supporté par la RD 910 à ce niveau.
- D. (d, e, f) La faisabilité des demandes pour le TAG, la voie VSL et l'homogénéité avec Viroflay vont être étudiées dans les études à venir.
- E. (g) La mise en place de contre-allée nuirait à la visibilité et à la sécurité de l'espace nécessaire devant les écoles.
- F. (h, i) Le réseau départemental a vocation d'assurer les liaisons intercommunales structurantes à l'échelle du département. Il n'est pas possible de passer la RD 910 à 30 km/h. Une vitesse de 50 km/h, se traduit par une vitesse moyenne inférieure des automobilistes compte tenue des différents carrefours ponctuant l'itinéraire.

❖ LE PERIMETRE DU PROJET

Le thème du périmètre du projet a donné lieu à 9 avis.

1 - LES AVIS SUR LE PERIMETRE DU PROJET

- a) Il n'y pas d'aménagement prévu sur l'entrée de ville de Sèvres ;
- b) Arrêt des aménagements après le carrefour avec l'avenue de la division Leclerc, pas de cheminement vers le Pont de Sèvres. Ce tronçon est pourtant très emprunté et dangereux. Quel cheminement prévu pour les cyclistes pour monter sur le Pont de Sèvres ?
- c) Il n'y a pas d'aménagement prévu entre la route pavé des gardes et Viroflay (du carrefour de la pointe à la rue des fleurs), alors que Chaville continue sur cette partie de la RD 910 ;
- d) Pourquoi ne pas faire un projet coordonné avec le département des Yvelines ?

REPONSE ET ELEMENTS RETENUS PAR LE MAITRE D'OUVRAGE

- A. (a) Le périmètre du projet s'arrête au croisement de la RD 910 avec la RD 406 à Sèvres (avenue de la division Leclerc). La partie entre l'échangeur de la manufacture et la RD 406 a déjà été réaménagée par le Département en 2014.
- B. (b) La liaison des cycles avec le pont de Sèvres est assurée par la « promenade des jardins », un autre projet d'aménagement du Département longeant la RD 910.
- C. (c, d) Le périmètre du projet s'arrête au niveau du carrefour avec la route du pavé des gardes, limite à partir de laquelle la RD 910 est sur deux départements en même temps. Le Département va étudier les possibilités d'élargir son périmètre d'action sur le trottoir côté Hauts-de-Seine en coordination avec le département des Yvelines.

❖ LA SECURITE

Le thème de la sécurité a donné lieu à 16 avis.

1 - LES AVIS SUR LA SECURITE DU PROJET

- a) Les pistes cyclables sur trottoir sont dangereuses ;
- b) Le carrefour de la pointe est très dangereux ;
- c) Les véhicules venant de la rue Anatole France en direction de Sèvres viennent à vive allure, la traversée piétonne en est dangereuse ;
- d) Les contre-allées peuvent constituer des voies parallèles pour les automobilistes pressés ;
- e) Les cyclistes dans les contre-allées ne seront pas en sécurité ;
- f) La suppression de la clôture de l'église de Chaville (Notre Dame de Lourdes) mettrait en péril les activités des jeunes de la paroisse et la sécurité du site ;
- g) Il faut protéger les passages piétons du stationnement.

REPONSE ET ELEMENTS RETENUS PAR LE MAITRE D'OUVRAGE

- A. (a) Le Département s'appliquera à bien séparer les pistes cyclables sur trottoir des flux piétonniers.
- B. (b) Le projet réaménage ce carrefour afin de réduire sa dangerosité.
- C. (c) Le Département mettra en place un radar pédagogique, afin d'analyser l'état actuel de la vitesse.
- D. (d) Les contre-allées seront réinsérées dans la circulation en amont des carrefours afin de réduire leur emploi comme voie de shunt. Des aménagements favorisant une circulation apaisée seront mis en œuvre dans ces contre-allées.
- E. (e) Le Département propose l'emploi des contre-allées en zone 30 ou en zone de rencontre, afin d'avoir une circulation apaisée. Ce type d'aménagement permet de faire cohabiter les différents usages de manière efficace.
- F. (f) Une nouvelle clôture est prévue d'être mise en place dans le cadre de l'aménagement prévu par la commune.
- G. (g) Des potelets anti-stationnement seront mis en œuvre à chaque passage piéton.

❖ LE COMPORTEMENT DES USAGERS ET LES INCIVILITES

Ce thème a donné lieu à 9 avis.

1 - LES AVIS SUR LES INCIVILITES ET LE COMPORTEMENT DES USAGERS

- a) Il y a beaucoup de stationnement en double file ;
- b) Il faudrait verbaliser les voitures « ventouses » qui empêchent une rotation normal du stationnement ;
- c) Il faut protéger les bandes cyclables et les passages piétons des véhicules mal stationnés.

REPONSE ET ELEMENTS RETENUS PAR LE MAITRE D'OUVRAGE

- A. (a, b) Le Département a bien pris en compte ces avis, et alertera les communes sur ces sujets. Le projet amène une rationalisation de la largeur des voies, excluant notamment la possibilité de stationner en double file sans gêner fortement la circulation.
- B. (c) Le Département prévoit la mise en place de potelets anti-stationnement aux endroits sensibles comme les passages piétons.

❖ LES ESPACES VERTS ET L'ASPECT PAYSAGE

Le thème des espaces verts et de l'aspect paysagé du projet a donné lieu à 25 avis, ce qui souligne l'intérêt porté par les participants sur ce sujet.

1 - LES AVIS SUR LES ARBRES D'ALIGNEMENT

- a) Garder les arbres est une mauvaise idée ;
- b) L'avenue est sombre et étouffante ;
- c) Les arbres sont beaucoup trop grand, malades et accueillent les pies ;
- d) Beaucoup d'arbres sont trop proches des bâtiments ;
- e) Les platanes entre le Puits-sans-vin et la point de Chaville sont démesurés, « lèchent » les façades des immeubles et y forment une voûte végétale, ce qui nous plongent dans une obscurité perpétuelle l'été. Je pense qu'il serait bien de remplacer ces arbres par de plus petits afin de rendre l'avenue plus lumineuse et attractive ;
- f) Ne pas détruire de beaux sujets pour en planter des nouveaux ;
- g) Les arbres d'alignement prévus seraient plus utiles et moins gênants sur les places, très minérales, de l'Atrium ou du marché ;
- h) Il faut faire attention que les arbres ne viennent pas dégrader les pistes cyclables ;
- i) Il faut garder les deux grands sapins devant l'école Ferdinand Buisson ;
- j) Ne pas abattre les arbres entre le Puits-sans-Vin et la pointe de Chaville.

REPONSE ET ELEMENTS RETENUS PAR LE MAITRE D'OUVRAGE

A. (a, b, c, d, e, f, g) Dans son étude de faisabilité, le Département a préservé le maximum d'arbres existants, plus de la moitié des arbres existants seront conservés. Toutefois, le projet a été aussi l'occasion de supprimer certains sujets existants trop proches des bâtiments afin de les éloigner de façon à ne plus gêner ces bâtiments (en particulier dans le secteur de l'Atrium de Chaville). Le choix des espèces et de leur hauteur seront fait en tenant compte de la nécessité de maintenir un éclairage des immeubles. La suppression totale des arbres amèneraient un caractère trop minéral de l'aménagement et l'impact paysagé n'en serait pas acceptable.

B. (h) Le Département prend en compte cet avis et veillera que les arbres prévus dans le projet ne viennent pas dégrader les pistes cyclables.

C. (i) Le projet prévoit la création d'un alignement d'arbres avec un trottoir de 5 m. Le maintien des deux sapins proche de l'école Ferdinand Buisson paraît envisageable, sous réserve de leur état phytosanitaire et de leur compatibilité avec les cheminements piétons et cycles.

D. (j) Le projet prévoit de conserver la moitié des arbres entre la pointe de Chaville et le Puits-sans-Vin. Toutefois à l'approche du Puits-sans-Vin les arbres existants encombrant les trottoirs. Le nouvel alignement d'arbre prévoit la libération de cet espace.

2 - LES AVIS SUR LES ESPACES VERTS

- a) Pourquoi ne pas prévoir une végétation plus basse que celle montrée sur les panneaux ?
- b) Il faut privilégier l'aspect pratique des espaces verts ;
- c) La suppression du TPC planté devant le centre-ville de Chaville enlève le caractère verdoyant de l'avenue ;
- d) Le projet casse une série d'aménagement paysager en pure perte ;
- e) A quoi servent les espaces verts ?

REPONSE ET ELEMENTS RETENUS PAR LE MAITRE D'OUVRAGE

- A. (a, b, c, d) Ces différents aspects (type de végétation, aspect des espaces verts, ...) ne sont pas encore déterminés dans la phase actuelle du projet. Ces avis seront donc pris en compte dans les études à venir, ce qui permettra de vérifier leur faisabilité.
- B. (e) Les espaces verts permettent d'agrémenter le projet et de pouvoir réaliser un aménagement paysager qualitatif.

3 - LES AVIS SUR L'ASPECT PAYSAGE DU PROJET

- a) La finalité de ce projet ne paraît pas esthétique ;
- b) Il faut que la future voie ne constitue pas une barrière/frontière entre les coteaux ;
- c) Il faut veiller à ce que l'environnement soit agréable ;
- d) Il faut mettre en valeur les commerces ;
- e) Il serait agréable d'avoir un parcours d'eau le long des promenades piétonnes.

REPONSE ET ELEMENTS RETENUS PAR LE MAITRE D'OUVRAGE

- A. (a, b, c, d) Le projet répond aux objectifs : d'améliorer l'intégration de la RD 910 dans l'environnement en l'aménageant en boulevard urbain, de rendre la RD 910 plus conviviale en améliorant le partage de l'espace public et de procéder à des aménagements qualitatifs sur l'axe en créant un alignement d'arbres continu. La réduction de la place de la voiture sur l'espace public du projet contribue à atteindre ces objectifs.
- B. (e) La faisabilité de cette proposition est peu probable du fait du manque d'espace par endroit, des difficultés d'entretien, d'exploitation et de franchissement.

❖ LA POLLUTION ET LE BRUIT

Ce thème a donné lieu à 9 avis.

1 - LES AVIS SUR LES NUISANCES SONORES

- a) Route bruyante ;
- b) Les véhicules à l'arrêt génèrent beaucoup de bruit la nuit lorsque certains feux à déclencheur manuel se déclenchent de façon automatique ;
- c) Il faut diminuer les nuisances sonores ;
- d) Passer la voie à 30 km/h pour réduire le bruit.

REPONSE ET ELEMENTS RETENUS PAR LE MAITRE D'OUVRAGE

A. (a, b, c, d) La voie royale est déjà dans une situation sonore bruyante. En ville, le bruit provient plus majoritairement des moteurs à combustion que du roulement des véhicules. Le Département cherchera à limiter l'impact de l'aménagement sur le plan acoustique, voire à améliorer la situation actuelle. Des études vont être lancées par le Département à ce sujet.

B. (d) Le réseau départemental a vocation d'assurer les liaisons intercommunales structurantes à l'échelle du département. Il n'est pas possible de passer la RD 910 à 30 km/h. Une vitesse de 50 km/h, se traduit par une vitesse moyenne inférieure des automobilistes compte tenue des différents carrefours ponctuant l'itinéraire.

2 - LES AVIS SUR LA POLLUTION

- a) Problème d'émanation des eaux usées (nauséabond) ;
- b) Les arrêts en pleine voie des bus vont bloquer la circulation générer du CO2 et des particules.

REPONSE ET ELEMENTS RETENUS PAR LE MAITRE D'OUVRAGE

A. (a) Le Département transmettra cet avis (odeurs nauséabond des eaux usées) au service public concerné, les réseaux d'assainissement de la RD 910 n'étant pas départementaux.

B. (b) L'aménagement n'apporte pas de congestion supplémentaire.

❖ LA PHASE TRAVAUX

Le thème de la phase travaux du projet a donné lieu à 13 avis, qui sont pour la totalité donnés par les commerçants de Chaville.

1 - LES AVIS SUR LES TRAVAUX A VENIR

- a) Quelle sera la durée des travaux ?
- b) Qu'en sera-t-il du dispositif du chantier ?
- c) Qui paiera les réparations en cas de dégradations ?

REPONSE ET ELEMENTS RETENUS PAR LE MAITRE D'OUVRAGE

A. (a, b) La durée des travaux et le dispositif du chantier ne sont pas encore déterminés puisqu'ils vont dépendre du phasage envisagé, qui ne sera pas forcément identique pour chaque secteur de travaux.

B. (c) Si des dégradations ont lieu, les assurances feront leur travail et les responsables paieront les réparations.

2 - LES AVIS SUR L'IMPACT DES TRAVAUX SUR LES COMMERCES

- a) Est-il prévu que notre commerce pourra continuer de fonctionner pendant les travaux ?
- b) Mes clients vont-ils pouvoir continuer de bénéficier des places de stationnement durant cette période ?
- c) La devanture de notre commerce sera-t-elle toujours visible de la rue ou risque-t-elle d'être masquée par des palissades ou panneaux de chantier ?
- d) Quel est le montant de l'indemnisation prévue en cas de perturbation de notre activité commerciale pendant et après les travaux ?
- e) En cas de baisse du chiffre d'affaire, dû au problème d'accessibilité de mon commerce, qu'elle sera le montant de l'indemnisation ?

REPONSE ET ELEMENTS RETENUS PAR LE MAITRE D'OUVRAGE

A. (a) Les accès aux commerces seront maintenus, sauf très ponctuellement et dans ce cas le Département anticipera avec les personnes concernées, afin d'en limiter les effets. Les livraisons pourront être maintenues du moment qu'elles restent compatibles avec l'activité du chantier. Le Département mettra tout en œuvre afin de trouver des solutions de remplacement.

B. (b) Selon l'avancement des travaux les places de stationnement ne seront plus utilisables si elles ne sont pas compatibles avec l'activité du chantier. Le Département mettra tout en œuvre afin de trouver des solutions de remplacement.

C. (c) La visibilité des commerces ne devrait pas être impactée par les travaux, le Département mettra en œuvre une clause dans ses marchés travaux pour garantir ce point.

D. (d, e) Le Département prévoit de limiter au maximum les gênes qui pourront être occasionnées par les travaux et de garantir les accès aux commerces durant toute la période des travaux, mais ne prévoit pas la mise en place d'indemnisations.

❖ LES AUTRES PROJETS ET LEUR COORDINATION

Ce thème a donné lieu à 4 avis.

1 - LES AVIS SUR L'AMENAGEMENT DU CENTRE-VILLE DE SEVRES

- a) Que pensez-vous faire du bâtiment administratif, du commissariat et de la station-service ? Une grande place avec un commissariat neuf à la place de la station essence ?
- b) Comment le projet du département intègre-t-il le projet de réaménagement du centre-ville de Sèvres ?

REPONSE ET ELEMENTS RETENUS PAR LE MAITRE D'OUVRAGE

- A. (a) Le réaménagement du centre-ville de Sèvres est piloté par la ville de Sèvres, le Département transmettra cet avis à la commune.
- B. (b) Le département est étroitement associé au réaménagement du centre-ville de Sèvres, afin de pouvoir l'intégrer et ajuster son projet en conséquence.

2 - LES AVIS SUR LES AUTRES PROJETS DU SECTEUR

- a) Où en sont les négociations avec le ministère de la culture pour remplacer le mur du "jardin du Fleuriste" ?
- b) Quand est-il du projet de l'échangeur du pont de Sèvres ?
- c) La coordination des politiques publiques, aux différents échelons sur le même espace, n'apparaît pas.

REPONSE ET ELEMENTS RETENUS PAR LE MAITRE D'OUVRAGE

- A. (a) L'aménagement de la promenade des jardins se situe au-delà du périmètre du projet. En l'état actuel des études, cet aménagement s'orienterait vers un maintien de la hauteur du mur dans sa partie classée monument historique et un abaissement pour le reste afin d'améliorer la visibilité depuis la RD 910.
- B. (b) Concernant le projet de l'échangeur du pont de Sèvres et suite à l'enquête publique qui s'est tenue fin 2014, la déclaration de projet a été approuvée par délibération du conseil départemental en date du 16 octobre 2015. Les études opérationnelles sont engagées pour un échéancier de réalisation qui reste à préciser et qui tiendra compte des autres chantiers du secteur, en particulier les travaux liés au métro Grand Paris Express.
- C. (c) Le projet tient compte à la fois des différents modes de transport, en tant qu'axe de circulation, et des différents projets prévus à proximité. Il est à ce titre compatible avec les objectifs des politiques associées. Une cartographie et un document sur la coordination des projets du secteur seront réalisés et présentés pour l'enquête publique.

3 - LES AVIS SUR LA COORDINATION AVEC LES YVELINES ET VIROFLAY

- a) Il n'y a pas de concertation avec la commune de Viroflay et c'est regrettable ;
- b) Pourquoi ne pas faire un projet coordonné avec le département des Yvelines ?

REPONSE ET ELEMENTS RETENUS PAR LE MAITRE D'OUVRAGE

A. (a, b) Le périmètre du projet s'arrête au niveau du carrefour avec route pavé des gardes, limite à partir de laquelle la RD 910 est sur deux départements en même temps. Le Département va étudier les possibilités d'élargir son périmètre d'action sur le trottoir côté Hauts-de-Seine en coordination avec le département des Yvelines.

❖ LE COUT ET L'UTILITE DU PROJET

Ce thème a donné lieu à 5 avis.

1 - LES AVIS SUR LE COUT ET L'UTILITE DU PROJET

- a) Trop de dépenses pour une ville comme Chaville ;
- b) Je ne vois pas l'intérêt de ces travaux ;
- c) A quoi sert le projet ?
- d) L'argent public peut être mieux utilisé ;
- e) Il faut essayer de diminuer les dépenses inutiles.

REPONSE ET ELEMENTS RETENUS PAR LE MAITRE D'OUVRAGE

- A. (a) Les dépenses du projet sont assumées par le conseil départemental des Hauts-de-Seine.
- B. (b, c, d, e) Le projet prévoit de requalifier cet axe en boulevard urbain par : le recalibrage cohérent et continu des voies le long de l'axe, un meilleur partage de l'espace public, l'élargissement des trottoirs, l'aménagement ou le réaménagement de contre-allées, la création d'une continuité cyclable, la réorganisation du stationnement et un aménagement paysager et qualitatif. Cette avenue doit être réaménagée afin de tenir compte de ces nouveaux modes de vie et de déplacement d'autant qu'un tiers des habitants de Chaville et de Sèvres vivent à proximité de la RD 910.

❖ LES EXPROPRIATIONS

Ce thème a donné lieu à 3 avis.

1 - LES AVIS SUR LES EXPROPRIATIONS

- a) Demande de contact concernant l'expropriation relative au projet (local commercial) ;
- b) Si les travaux prévus doivent empiéter sur le domaine privé, il serait souhaitable de connaître avec précision les espaces impactés et les réponses apportées en cas d'éventuelles expropriations ;
- c) Il est inepte de vouloir rétrécir le RD 910 (anciennement N 10) alors qu'il y a des années (50-55 ans) des expulsions ont eu lieu pour l'agrandir.

REPONSE ET ELEMENTS RETENUS PAR LE MAITRE D'OUVRAGE

- A. (a) Le Département ira à la rencontre des personnes impactées par des expropriations, une fois que les limites définitives du projet seront arrêtées.
- B. (b) Cet aspect (espaces impactés et éventuelles expropriations) sera abordé de façon plus élaborée lors de l'enquête publique prévue en 2017, puisqu'elle sera conjointe à une enquête parcellaire qui déterminera précisément les impacts fonciers du projet d'aménagement.
- C. (c) Les expropriations menées il y a des années seront exploitées dans le cadre du projet afin de répondre aux objectifs fixés.

❖ LA CONCERTATION ET LA CONSULTATION DU PUBLIC

Ce thème a donné lieu à 6 avis.

1 - LES AVIS SUR LA CONCERTATION ET LA CONSULTATION DU PUBLIC

- a) Réclamation concernant l'horaire de la réunion publique de Sèvres. En effet, le journal communal de Sèvres avait annoncé 11h00 alors que la réunion publique a commencé à 10h00, la présentation du début de la réunion publique n'a pas été réitérée pour les arrivants à 11h00 ;
- b) Pourquoi l'intitulé Chaville - Sèvres - St Cloud ? Que vient faire St Cloud ?
- c) Demande de plus de communication sur le projet.

REPONSE ET ELEMENTS RETENUS PAR LE MAITRE D'OUVRAGE

- A. (a) L'horaire annoncé par le Département sur son site internet et sur les affiches diffusées était 10h00. Le journal communal de Sèvres a annoncé 11h00 au lieu de 10h00, suite à cette erreur la ville a mis un erratum sur son site internet.
- B. (b) Une petite partie non significative du projet (50m de trottoir en face du carrefour de la RD 910 avec l'avenue de la division Leclerc) est sur la commune de Saint-Cloud.
- C. (c) Le Département augmentera la communication et les consultations dans les phases à venir.

3. CONCLUSION

Les modalités de la concertation préalable appliquées au projet d'aménagement de la RD 910 à Sèvres et Chaville dite « Voie Royale » sont conformes à l'arrêté du président du conseil départemental des Hauts-de-Seine du 12 mai 2016.

Deux réunions publiques en mairie de Chaville et de Sèvres ont été organisées.

La concertation préalable menée par le conseil départemental a été constructive. Le public a montré son intérêt pour le projet d'aménagement, en particulier sur Chaville.

Ces avis ont été considérés avec attention et seront pris en compte. Leur faisabilité technique sera étudiée en préparation de l'enquête publique.

La concertation préalable peut donc être considérée comme terminée.

Le conseil départemental peut lancer la procédure d'enquête publique, selon le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ou le cas échéant selon le code de l'environnement, qui pourra se dérouler à partir de 2017.