

## Avis de Val de Seine Vert

Mercredi 13 janvier 2010 // RD7

Monsieur le Commissaire Enquêteur,

Le département des Hauts-de-Seine a décidé le 27 mars 2009 de lancer une enquête publique sur l'aménagement des berges de Seine et d'une 4 voies, entre le pont de Sèvres et le périphérique. Val de Seine Vert fait partie des associations qui ont déposé un recours contre cette décision.

Nous considérons en effet qu'il est anormal que soit présentée à l'enquête une solution qui a été rejetée lors de la concertation préalable.

Néanmoins, nous souhaitons porter à votre connaissance un ensemble d'observations permettant de mieux juger de l'opportunité des travaux envisagés.

### **Sur le déroulement de la concertation**

Comme nous l'avons indiqué, sous forme d'une demande écrite, au préfet des Hauts-de-Seine, en décembre dernier, la durée de l'enquête publique nous semble insuffisante. Par ailleurs nous regrettons que Sèvres n'ait pas ouvert la consultation le samedi, ce qui aurait permis une meilleure accessibilité du public.

Nous tenons également à souligner que le Conseil général des Hauts-de-Seine a adopté diverses mesures techniques et pratiques concernant ce projet et cela sans attendre la conclusion de votre enquête. C'est particulièrement flagrant sur la ZAC des Chartreux à Issy-les-Moulineaux où la quatre voies existe déjà en contradiction avec le PLU de la ville.

### **Sur la validité des travaux soumis à l'enquête publique**

Nous tenons d'ailleurs à souligner que ce projet ne respecte pas plusieurs engagements juridiques, politiques et techniques.

1- Ce projet va à l'encontre de multiples engagements pris par le département des Hauts-de-Seine.

Le Comité départemental de développement durable du 92 s'est prononcé pour un partage équitable de la voirie. Aujourd'hui les voitures sont seules à avoir droit de cité, elles doivent partager « leur » espace avec les piétons et les cyclistes.

Le département a également promis de rendre la Seine aux habitants, notamment grâce aux promenades bleues. La « 4 voies » accentuerait la prédominance de la voiture avec son cortège de nuisances et couperait les villes de l'accès à la Seine.

Ce projet s'oppose également au « plan climat départemental ». A travers ce plan, le Conseil général entend contribuer à réduire les émissions de CO2, comme la France s'y est engagée, et c'est inconciliable avec l'élargissement des routes.

2- Dans le même ordre d'idée, lors de l'enquête publique relative au Schéma de Cohérence Territoriale des Coteaux et du Val de Seine, le commissaire enquêteur, M. Jean MALLET, concluait son rapport d'enquête en ces termes : « Certes, l'aménagement des grands axes routiers relève de la compétence du département mais il semble néanmoins important d'avoir dans le DOG de véritables orientations sur la requalification de ces axes. Il semble également important avant de structurer la RD7 en autoroute urbaine à 2X2 voies d'examiner les facteurs pouvant conduire à une plus grande fluidité du trafic (influence du bouclage de la A 86, augmentation de la fréquence du T2, optimisation du traitement des croisements...) afin d'aménager une 2X1,5 voies plus respectueuse de l'environnement, donc des riverains. . » 3- Il est à relever également que le plan de déplacement urbain (PDU) de la Région parisienne prévoit une réduction de 5% du trafic routier.

Tandis que la ville de Paris tente de limiter les flux de circulation pour sauvegarder la santé de sa population, les pouvoirs publics des Hauts-de-Seine peuvent-ils faire fi de telles préoccupations ?

4- Enfin, et surtout, ce projet contrevient à la loi. En effet, la loi sur l'air impose une réduction des pollutions et du bruit. La 4 voies préconisée par le département contredit donc ses objectifs.

Et, si les documents d'urbanisme se prononcent tous contre un élargissement des voies routières c'est avant tout du fait de l'implication des gaz d'échappement dans des pathologies graves : accidents cardiovasculaires, asthme, maladies des bronches et cancers. Quant au bruit c'est, vous le savez, l'une des premières nuisances dénoncées par les Franciliens

#### **Sur le contre projet associatif**

Fruit d'une concertation approfondie entre le cabinet d'urbanisme Legal-Collin, les usagers et les riverains représentés par leurs associations, ont formulé un contre-projet qui est à la fois économe des fonds publics et durable. Lui seul peut contribuer à réduire les émissions de gaz à effet de serre et construire un Val de Seine agréable à vivre.

Ce projet prévoit l'implantation de 13 ronds-points à entrée évasée, d'une voie de circulation bordée d'une piste cyclable par sens de circulation, de traversées piétonnes sécurisées et de transports en commun prioritaires (Plan publié dans notre Lettre n° 47 en mai 2008). L'expérimentation réalisée depuis 2007 au carrefour Vaugirard entre Meudon et Issy-les-Moulineaux, démontre que les ronds-points sans feux pacifient et fluidifient la circulation. Même le Conseil général le reconnaît.

Il importe, enfin, de replacer cet aménagement dans son contexte, celui d'une baisse continue de la circulation sur cet axe : 28 900 véhicules / jour étaient recensés en 2001, ils ne sont plus que 21 000 actuellement. Nous sommes loin de la prévision de 31 000 véhicules / jour formulée à l'origine des projets.

#### **Sur l'intégration de ce projet dans le milieu urbain existant**

##### **1-Aménagements sur Sèvres**

Les projets présentés sur la commune de Sèvres ne concernent pas l'échangeur du Pont de Sèvres, ce qui est regrettable. Cette infrastructure routière est beaucoup trop prégnante et mériterait d'être restructurée afin que les piétons et les cyclistes puissent se réappropriier l'espace.

De la même façon, nous avons, à de nombreuses reprises, et en particulier lors du débat public sur la refonte de la station d'épuration Seine aval, demandé l'implantation d'une petite station d'épuration à proximité immédiate du bassin de rétention du Ru de Marivel. Cette demande, validée par le SIAAP en octobre 2007, n'a pas été prise en compte.

Le projet présenté fait référence à la construction d'une passerelle entre Sèvres et l'Île Seguin. Cet ouvrage d'art a été prévu à l'époque où la Fondation Pinault devait s'installer sur l'île. Puis, son existence a été remise en cause et aujourd'hui nous découvrons que son édification est à nouveau d'actualité.

Quoiqu'il en soit, cet ouvrage nous paraît présenter plus d'inconvénients que d'avantages.

Cette passerelle serait implantée loin des stations du tramway T2 ce qui rendrait peu de services aux voyageurs mais elle serait pour les seuls les cyclistes la possibilité d'éviter le Pont de Sèvres.

Cet avantage ne compense pas le bétonnage des berges que ce projet implique (encorbellement en bois s'appuyant sur un perré maçonné). Gageons que les 17 millions d'euros prévus, en 2003 cette passerelle était chiffrée à 9 millions d'euros, pour sa construction pourraient être mieux dépensés. Ainsi, le transport en commun en site propre (TCSP) qui doit relier Meudon à Saint-Cloud en passant par Boulogne-Billancourt nous paraît autrement plus prioritaire.

Nous sommes partisans de la mise en service de trois ronds-points sur la partie sévrienne non pas tellement pour desservir les quelques voies secondaires qui existent sur ce tronçon mais pour obliger les automobilistes à ralentir.

Enfin, l'association Val de Seine Vert est strictement opposée à l'élargissement du pont sur lequel passe le tramway T2. Cet élargissement n'a pas lieu d'être dans le cadre de l'aménagement routier que nous souhaitons. Il se traduirait par un allongement de la

portée du pont ferroviaire, avec remplacement des tabliers et un coût considérable, ainsi qu'une interruption catastrophique pour la durée des travaux.

## 2- Aménagements sur **Meudon**

La commune de Meudon se situe entre la Seine et un coteau particulièrement escarpé. Les études des projets précédents avaient montré un effet de concentration des polluants atmosphériques par la déclivité. C'est donc une partie du parcours sur laquelle la fluidité est essentielle, et rien ne serait plus dommageable que la présence à cet endroit de quatre files de voitures qui en cas d'embouteillages seront rythmées par des séquences : freinage, immobilisation moteur tournant, accélération.

Le franchissement vers les berges de Seine est une préoccupation particulière des Meudonnais, qui ne se sentent pas en sécurité dans les traversées actuelles. Une quatre voies accentuerait les dangers. Dans cette configuration les piétons devraient traverser deux voies unidirectionnelles à la fois, avec des effets de masquage accidentogène bien connus.

La présence de refuges centraux larges, avec déflexion des voies est une bonne réponse à cette préoccupation, mais il n'en est pas fait mention dans le document de présentation. De tels aménagements sont facilement intégrables dans le contre-projet associatif, dont il sera fait mention ci-après, mais outre qu'ils perdraient beaucoup de leur efficacité dans le projet départemental, ils ne peuvent guère y être insérés, sans prendre un espace précieux sur les berges. De tels refuges devraient être insérés à mi-chemin entre les ronds-points, avec des feux à poussoir, utiles notamment pour les personnes handicapées.

Meudon dispose, avec le pont Seibert, d'un accès en dénivelé. Il serait souhaitable de l'exploiter pleinement avec une descente pour handicapés et piétons vers la place Bergeyre. La liaison de ce nœud de communication (pont avec son futur TCSP, station T2), avec le quartier de Bellevue et sa station SNCF doit être améliorée, car c'est dans le sens perpendiculaire à la RD7 que les communications sont déficientes, comme le notait d'ailleurs un précédent document d'enquête publique. Ce déficit induit un report modal vers les véhicules individuels, ce qui provoque un sur-traffic dommageable à tout le secteur.

## 3- Les aménagements sur **Issy-les-Moulineaux**

Concernant la ville d'Issy les Moulineaux, 4 secteurs sont à distinguer de l'amont vers l'aval.

En préambule, nous tenons à rappeler que le Plan Local d'Urbanisme d'Issy-les-Moulineaux prévoit un l'aménagement d'une 2 x 1,5 voie sur le territoire de la commune.

► Premier secteur, de l'entrée de ville quai d'Issy et l'interface avec Paris au niveau du périphérique. Ce quartier est sous l'influence de grands immeubles de bureaux, et de l'usine Isséane.

Un trafic routier important est généré par l'échangeur, par les activités portuaires, des chantiers perpétuels, des allées et venues de camions de poubelles, du transit, et enfin des salariés se rendant à leur travail en véhicule individuel. Au fur et à mesure des ouvertures de bureaux, le trafic piétonnier se renforcera ainsi que le trafic cycliste. L'enjeu est de favoriser des aménagements qui valorisent les modes doux et de prendre en compte les transports liés aux activités industrielles. Le transit devra se limiter au moyen d'outils ad hoc. La réduction drastique de l'usage des parkings accompagnée par les plans de déplacements au sein des entreprises (PDE) devra être encouragée, et individualisée pour d'autres pratiques, dans un secteur bien desservi en TC. Un nouveau giratoire en T pour les camions d'Isséane, afin de leur éviter des détours.

► Second secteur du Pont d'Issy à la passerelle du Parc. Ce secteur aurait dû, avec la disparition de la trémie, permettre l'extension du Parc de l'Île St Germain à la berge Rive gauche. Nous regrettons donc que la trémie soit conservée. L'emprise de la trémie aurait bénéficié à des actions de modernisation des circulations et au développement des circulations piétonnes et cyclistes qui sont particulièrement perturbées. L'implantation d'une station de bus fluvial devra être prise en compte. De la même façon, il faudrait un

giratoire sans feu à la tête du Pont d'Issy, pour calmer l'ambiance routière très violente, avec une accidentologie forte.

► Troisième secteur, de la passerelle à la Place de la Résistance. Le quartier Quai des Chartreux, avec ses équipements scolaires et culturels, son accès au Parc de l'Île, ses nombreux habitants, devra se civiliser et s'humaniser, notamment avec l'implantation de divers commerces, et des activités urbaines normales.

► Quatrième secteur De la place de la Résistance au carrefour de Vaugirard à Meudon La nouvelle place, après la disparition heureuse du toboggan, n'a pas permis la réalisation de cheminements piétonniers plus avantageux, ni l'installation d'aménagements cyclables.

La tête du Pont de Billancourt mérite, avec les axes de Bus Transilien, une refonte de sa géométrie en inversant la hiérarchie des priorités entre les différents modes.

Les piétons qui, au risque de leur vie, traversent en diagonale cette place, montrent comment les trajets respectueux de l'environnement et des usagers devront être pris en compte, afin de ne plus favoriser les seuls automobilistes mais encourager avec des trajets plus courts les autres modes.

Diminuer les largeurs des entrées et sorties de la place. De nombreuses mesures radicales pourront remplacer des aménagements qui sont contradictoires avec les objectifs du PDU.

En aval de la Place de la Résistance, les palplanches de maintien des berges pourront être facilement remplacées par un talus herbeux à 45° qui modifiera profondément les abords de cette place, ouvrant aux habitants les berges équipées d'un cheminement végétalisé et naturel. Ce talus sera dans la continuité de celui existant plus en aval. Actuellement des accidents nombreux sont générés ici par la nature de la voirie, ce qui est un facteur d'insécurité routière.

Depuis des années nous réclamons des aménagements cyclables et piétonniers dignes de ce nom. Or, les travaux récents effectués en aval de la place, après la disparition du toboggan, ont ignoré totalement ces demandes, en offrant aux seuls automobilistes une grande largeur de voies, ce qui est contradictoire avec la loi sur l'air...

Ce secteur, situé juste avant Meudon, pourra largement contribuer à l'implantation de formes de voirie optimisée et réduite en largeur pour les véhicules motorisés avec des cheminements cyclables de part et d'autres et des trottoirs élargis qui ne devront pas empiéter sur l'espace des berges.

Au droit du viaduc de la rue des Ponceaux des aménagements piétonniers doivent être réalisés afin de réduire le trafic et la vitesse des véhicules. L'apaisement du trafic, la modération de la vitesse des véhicules, une zone trente, permettront ici un aménagement paysager à l'abri du bruit, de la poussière et de la fureur automobile par une prise en compte des autres modes, par une réduction des largeurs à de la voie à 2 fois 1,5 voies.

## **Sur le double impact de ce projet sur les berges de Seine et sur les circulations douces**

1- Un traitement trop minéral pour les berges de Seine

L'aménagement de 4 voies roulantes représente une imperméabilisation des surfaces très importante en zone inondable, ce qui augmente le risque d'inondation, par réduction de la possibilité d'absorption des pluies, et de pollution de la Seine par les eaux de ruissellement urbain, ce qui est contraire aux préconisations du SDAGE (Schéma d'aménagement et de gestion des eaux) du bassin Seine Normandie.

Par ailleurs l'aménagement des berges ne permet pas un développement optimal de la biodiversité. Pour retrouver le couloir écologique que constitue la Seine il faut remplacer les ouvrages artificiels (les perrés et les palplanches) quand cela est nécessaire par des ouvrages de génie végétal, et traiter les berges hautes en prairies ou zones boisées naturelles, avec des faciès variés permettant l'accueil de milieux divers, secs, humides, ombragés ou bien mis en lumière ; il faudrait également tenir compte de la faune et la flore existantes, parfaitement adaptées au milieu, revenue s'implanter spontanément depuis une quinzaine d'années, en conservant de larges zones préservées. Cela permettrait en outre de s'appuyer sur les ambiances champêtres existantes, bien

appréciées des riverains, et de ne pas céder à la tentation de faire un projet "table rase", en prenant le risque de ne pas retrouver la richesse biologique et paysagère existante. Ce faisant le Conseil général limiterait ses investissements et permettrait le développement d'emplois pour l'entretien de berges végétalisées.

Il faut développer les continuités naturelles, ou corridors écologiques : c'est la seule façon de retrouver une faune sauvage, notamment en s'appuyant sur les talus du tram T2 pour créer des continuités végétales. Profitons également des travaux de voirie pour aménager des « passages à faune » sous la RD7, notamment face aux quelques espaces naturels de bas de coteaux : face au chemin des lacets à Sèvres ; à la ruelle aux bœufs à Meudon (qui fait le lien avec le talus du tram, très large et boisé à cet endroit) ; à la rue du Ponceau à Issy-les-Moulineaux. L'objectif est de renforcer le couloir écologique pour relier les grands espaces naturels de la grande couronne avec la petite couronne jusqu'aux portes de Paris, et permettre aussi l'irrigation transversale, des coteaux à la Seine, essentielle pour toutes les espèces, floristiques et faunistiques, qui ont à la fois besoin des milieux secs et des milieux humides. C'est une des préconisations essentielles du SDAGE du bassin Seine-Normandie que de préserver et développer les zones humides, dont le rôle dans la régulation des crues et dans la préservation de la biodiversité est maintenant bien identifié.

L'aménagement des berges est traité de manière trop minérale et trop homogène. Il faut au contraire s'appuyer sur l'existant, conserver des repères patrimoniaux tels que la place Bergeyre à Meudon et des ambiances paysagères bien distinctes. C'est ce que préconise le SDAGE du bassin Seine-Normandie et la Directive européenne sur l'eau. Sur Sèvres et Meudon, ces préconisations doivent se traduire par une valorisation des zones de friches qui permettent de préserver la ressource en eau en filtrant les eaux de ruissellement. Dans ce secteur des noues doivent également être implantées ainsi que des débourbeurs-déshuileurs pour traiter les eaux de voirie avant de les rejeter en Seine. Dans cet ordre d'idée, la prairie de l'échappée belle à Meudon notamment, du fait de sa belle largeur pourrait être aménagée en pente douce et accueillir un ouvrage de génie végétal en pied : contrairement aux talus de berges en pente prononcées, la pente douce offre une meilleure résistance au risque d'érosion du au battillage, et une très bonne garantie de tenue des terres et des végétaux dans le temps. De ce fait, la berge ainsi végétalisée aurait belle allure, avec une offre très importante d'habitats de qualité pour la faune et la flore des milieux humides.

Les nombreux ouvrages de génie civil proposés dans le projet, pas toujours justifiés, viennent accroître encore l'artificialisation des berges - ce qui est complètement contraire aux préconisations du SDAGE : reprise totale ou partielle du perré (Sèvres et Meudon) maçonné, construction de gradins de pierres posés sur palplanches métalliques en pied de berge (Meudon), de pontons et chemins en encorbellement dans le lit mineur du fleuve (Sèvres et Meudon), de bassins imperméables en haut des perrés (Sèvres), de gabions dans le fond du lit du fleuve pour border les "jardins d'eau" (Meudon et Issy-les-Moulineaux), etc. Autant de masses de béton, d'éléments métalliques massifs (palplanches), de bouleversement des milieux et des sols, que ce soit pendant la phase des travaux ou de manière permanente, proscrits par le SDAGE et contraire à l'objectif déclaré de renaturation des milieux artificialisés (disposition 49 du défi 6 du SDAGE : "protéger et restaurer les milieux aquatiques et humides").

A Issy-les-Moulineaux, une formidable opportunité s'ouvre avec la création prochaine de l'éco-quartier « Bords-de-Seine ». Sur les friches industrielles de la Tiru et du Centre de tri postale, face aux rives arborées de l'île Saint-Germain, un nouveau quartier va voir le jour. Le projet concernant ce secteur ne favorise pas la pénétration de la nature en ville, c'est une faute, une occasion manquée. Nous reviendrons plus loin sur les aménagements secteur par secteur mais d'une façon générale il convient de restaurer les échanges terre/eau en supprimant autant que faire se peut les enrochements, les palplanches et les murets anti-crues qui se révèlent inefficaces. Les ouvrages de génie végétal offrent des solutions performantes et peu coûteuses aux contraintes de lutte contre l'érosion. Notons que, comme l'a démontré l'association Espaces, l'entretien de ces ouvrages permet de créer des emplois de proximité accessibles à des personnes en insertion. Force est de constater que le projet « berges » présenté par le Conseil général

ne respecte pas la réglementation, ne permet pas un développement optimal de la biodiversité ni la réintroduction de la nature en ville.

## 2- Les déplacements cyclistes mal traités

Le vélo n'est pas sérieusement pris en compte, en dehors de la promenade locale. Si l'on en juge par les sections déjà réalisées (que ce soit la RD7 à Issy ou entre Puteaux et Suresnes), ce qui en ressort, c'est que dans bien des cas la réinsertion des vélos aux intersections n'est pas traitée.

Comme si le cycliste devait descendre de vélo pour traverser les intersections à pied : c'est là une situation plus pénalisante encore si l'aménagement cyclable est bidirectionnel (par exemple côté Seine quai de Stalingrad). Il y a même le cas rue Camille Desmoulins où la piste sur trottoir débouche sur la chaussée au-delà du feu (sans qu'il y ait de feu pour les cyclistes).

Les pôles où l'intermodalité s'opère de manière privilégiée se trouvent être en même temps des carrefours importants : échangeur du pont de Sèvres, place de la Résistance, carrefour Rouget de l'Isle/Desmoulins, carrefour Bara Gallieni. A ce dernier carrefour, l'aménagement de la nouvelle place devant les sièges de Microsoft et de Bouygues Immobilier a intégré une piste bidirectionnelle débouchant sur la nouvelle station de tramway : il n'y manque qu'un stationnement abrité et si possible sécurisé pour les vélos.

Il est important que dans les pôles intermodaux, les cheminements piétons et ceux des cyclistes puissent disposer chacun d'un espace suffisant.

A ce sujet, on peut citer l'exemple catastrophique de la Coulée Verte face au débouché du Boulevard Camelinat au métro Châtillon Montrouge. D'abord la signalisation vous demande de traverser la D 906 à pied alors qu'on aurait parfaitement pu joindre l'itinéraire cycliste à celui des piétons. Ensuite l'arrêt de bus est établi aux abords de la coulée verte si bien que tous les échanges piétons se font par la coulée verte, ce qui n'est pas sans provoquer des conflits, comme si on les cherchait...

**En conclusion**, notre association a, depuis sa création, promu une politique de réduction du trafic automobile et l'accompagnement des habitants voulant changer leurs habitudes de transport. Ces démarches ne sont pas malheureusement toujours relayées par les différents acteurs de ces aménagements, encore prolixes en offre de parkings, et qui ignorent les autres modes : pas de parking pour les vélos dans les immeubles, les cheminements piétons désagréables et dangereux, la poussière, le bruit, les vibrations, les chantiers permanents insensibles au confort des riverains etc..

C'est pourquoi nous souhaitons que soit mise en œuvre « une variante à 1,5 file (1 file de circulation et 1 bande cyclable) par sens avec carrefours giratoires ».

C'est la seule option qui permette :

- ▶ de préserver la nature sur nos berges tout en fluidifiant le trafic (plus de piétons et de cycliste, plus de transports en commun) ;
- ▶ de réduire les émissions de CO2 et le bruit. De favoriser les modes de déplacement doux (piéton, vélo).

L'association Val de Seine Vert est donc strictement opposée au projet d'élargissement de la RD7 et de minéralisation des berges de Seine proposé par le département.

Nous vous remercions pour votre attention.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Commissaire Enquêteur, l'expression de nos salutations distinguées.

Pour Val de Seine Vert  
Alain Mathioudakis Président