



Délégation des Hauts de Seine

Association des Usagers des Transports FNAUT Ile-de-France

Meudon le 5 février 2010

Monsieur le président de la commission d'enquête RD 7
Préfecture des Hauts de Seine
Boulevard Soufflot
92000 Nanterre

Enquête publique Vallée Rive Gauche : une occasion exceptionnelle inexcusablement ratée

L'Association des usagers des transports-FNAUT-Ile de France est une association régionale qui a pour vocation statutaire « d'améliorer en Ile-de-France les conditions de déplacement des usagers des transports, des piétons et des cyclistes ainsi que la qualité de vie des riverains, en donnant la priorité aux modes de déplacement les moins dévoreurs d'espace et d'énergie, et les moins polluants ».

Son engagement depuis 2005 dans le combat des associations contre la généralisation de 4 voies sur le segment de la RD 7 du pont de Sèvres à l'entrée de Paris, dit Vallée Rive Gauche en raison des coteaux dominant le beau méandre que fait ici la Seine, est doublement justifié : parce que c'est le partage de la voirie en ville qui est en jeu, et parce que le Conseil général justifie l'augmentation de capacité de la route par un déni des perspectives de transfert modal vers les transports collectifs.

Elle regrette de n'avoir été ni consultée, ni invitée à débattre es-qualité, sur l'opération Vallée Rive Gauche avant, pendant et après la concertation préalable de l'automne 2008. Vu la médiocrité des documents produits par le maître d'ouvrage, elle vous a demandé dès l'ouverture de l'enquête publique une contre expertise sur les trafics de voitures comparés et futurs.

Sa délégation des Hauts de Seine vous expose ici ses trois principaux griefs : la surestimation du besoin routier et la méconnaissance des avantages d'un calibrage de la voirie à 2X1,5 voie avec giratoires sans feux, l'absence de mesures de soutien aux projets d'amélioration des transports en commun, et la piètre prise en compte du vélo.

1 Rétablir la vérité sur la 2X1,5 voie avec giratoires sans feux, les trafics, les temps de parcours et la sécurité

Le maire de Sèvres, vice-président du Conseil général, a diffusé le 25 janvier 2010 à ses administrés, au milieu de l'enquête publique, un courrier pour expliquer que la proposition des associations d'une « deux fois une voie et demi » induisait les gens en erreur par une présentation trompeuse. En peu de lignes, il vulgarise les contre-vérités, hypocrisies ou ignorances sous-jacentes aux évaluations comparées du dossier d'enquête publique. Ne sont pas

1

tant en cause les résultats de l'étude d'Egis Mobilité, qui leur servent de source, que les hypothèses qu'elles intègrent à la demande du commanditaire.

1-1 La vérité sur les trafics et les temps de parcours prévisibles en 2020

Le site Vallée Rive Gauche offre à ses visteurs la conclusion suivante :

" Quelques chiffres édifiants : le Conseil général a fait réaliser une étude de trafic (à télécharger dans notre bloc "En savoir plus" dans la colonne de droite) confiée à la société EGIS Mobilité sur les différents temps de parcours en voiture possibles en 2020 sur la RD7.

Avec l'aménagement de la variante retenue suite à la concertation menée du 15 septembre au 15 décembre 2008 - un boulevard urbain à deux files de circulation par sens, avec une piste cyclable bidirectionnelle et des carrefours à feux -les temps de parcours sont considérablement diminués : plus que 11 minutes aux heures de pointe du matin pour aller du boulevard périphérique de Paris au pont de Sèvres et 19 minutes dans l'autre sens. Le soir : 25 minutes dans un sens et 12 minutes dans l'autre sens. Les résultats à 1,5 files et à 1 file par sens y figurent également. Aucun doute n'est donc possible."

Le temps de parcours en heures de pointe n'est peut-être pas le meilleur critère d'évaluation des variantes, même au plan du soutien à l'activité économique car celle-ci a plus besoin de régularité que de minutes statistiquement économisées. Mais il a le mérite d'être assez lié à la quantité de polluants émis. Le bioxyde d'azote et les particules fines constituent on le sait la plus grave menace future pour la santé car on n'a pas encore la technologie pour réduire leur émission par les moteurs diesel.

Admettons donc que le temps de parcours en heure de pointe soit un critère déterminant. Il convient d'abord de préciser les minutes prétendument gagnées en 2020 par le boulevard urbain à 2X2 voies du Conseil général par rapport à notre variante à 2X1,5 voie : 4 ou 5 mn le matin et 5 à 7 le soir (pièce B, p 54 à 69 ou pièce G, p 178 à 193), soit 20 à 35% du temps. Ce n'est négligeable ni pour l'activité économique ni pour la pollution. Mais une première curiosité attire l'attention : la variante de référence qui consiste à laisser la RD 7 en l'état (mi 2X1 voie, mi 2X2 voies) présente elle aussi un gain, il est vrai un peu plus faible, de 1 à 3 mn. Autrement dit, la solution défendue par les associations, qui a été élaborée par des spécialistes sur la base de réalisations au succès incontesté, serait ici, en 2020, pire que le statu quo ? L'explication n'est pas dans l'excès de vitesse encouragé par les 2X2 voies : le meilleur des temps ne correspond qu'à une vitesse moyenne de 21 km/h (le plus mauvais correspond à 8 km/h). Mais elle réside dans la sous évaluation de la capacité de notre variante, et dans la surestimation du trafic prévu en 2020.

La capacité de la variante à 2X1,5 voie avec giratoires sans feux est grossièrement sous-évaluée par le maître d'ouvrage.

Les différences de temps de parcours sont en fait imputables à la plus ou moins grande saturation aux heures de pointe. Le modèle utilisé est perfectionné : il répartit une demande de déplacements calculée par ailleurs entre les différents itinéraires possibles, de sorte que le trafic absorbé par la RD 7 en 2020 dépend de son attractivité en temps de parcours. Ainsi sur la rue Troyon à Sèvres le trafic moyen journalier (ou TMJA, unité d'évaluation annuelle des trafics routiers) est de 25000 véhicules/jour dans la variante de référence (statu quo), 26200 dans notre variante et 28300 dans celle du département. Sur la ZAC des Chartreux il est plus élevé : 31500 dans notre variante, 43000 dans le statu quo, et 43200 dans la variante du département. Pourquoi l'ordre est différent ? Probablement du fait que rue Troyon, il n'y a actuellement que 2X1 voie mais que ZAC des Chartreux, il y a 2X2 voies. Autrement dit, le modèle utilisé est assez sensible au nombre de voies, au point de prévoir que sur une voie loin d'être saturée comme la

rue Troyon, le passage de 2X1 à 2X2 voies attire 13% de trafic en plus (le TMJA passe de 25000 à 28300). Notre variante à 2X1,5 est entre les deux : elle attire 5% de trafic de plus que la 2X1, mais 8 % de moins que la 2X2. En revanche, la réduction à 2X1,5 voie sur la ZAC des Chatreux réduit le trafic de 25 % (le TMJA passe de 43000 à 31800), écart beaucoup plus élevé révélant probablement un trafic que le modèle estime proche de la saturation.

Ces chiffres, bien qu'établis par une méthode rigoureuse, sont contestables car ils ne correspondent pas aux observations réalisées. La fluidité a été spectaculairement améliorée par l'installation d'un giratoire sans feux sur une section à 2X1 voie : pourquoi le modèle n'attribue que 5% de trafic supplémentaire lorsqu'on adjoint ce type de carrefours à l'élargissement à 2X1,5 voie ? Plus étonnant encore : le boulevard de Sarrebruck à Nantes a fait l'objet il y a bientôt 10 ans d'une réduction de 2X2 voies à 2X1,5, avec remplacement des carrefours à feux par des giratoires sans feux. Son trafic était de l'ordre de 40000 véhicules/jour, et son attractivité s'est améliorée avec une augmentation de trafic de 5 à 10%. Or, le modèle donne sur la RD 7, au contraire, une réduction de 25 %. Où est l'erreur ?

On devine où elle est quand on lit dans l'étude EGIS page 15 que « **La capacité réelle et l'écoulement des véhicules à un carrefour, par exemple, sont plus complexes [que ceux du modèle] car influencés par de nombreux facteurs tels que la gestion des carrefours à feux, les giratoires, les mouvements directionnels des véhicules** ».

Si le modèle traite les carrefours de façon approximative, quelle confiance lui accorder pour comparer des aménagements quand tout le monde sait que la capacité d'une voie urbaine est celle de ses carrefours ?

Citons pour terminer Yan Le Gal, l'ingénieur urbaniste qui a conseillé les associations et la communauté d'agglomération Arc de Seine pour le dessin de l'expérimentation du carrefour de Vaugirard (dessin exécuté ensuite par le Conseil général). Il répond ainsi à ses détracteurs qui jugent la file unique de circulation insuffisante :

« Elle est effectivement insuffisante pour aller vite et se doubler. Mais si c'est de capacité dont on parle, admettra-t-on un jour la réalité, à savoir qu'en ville, la capacité est celle des carrefours et non celle des sections courantes. C'est pour cette raison que l'on évase les entrées des ronds-points, pour garantir des capacités homogènes tout au long de l'axe. Ceux qui ont des yeux pour voir ont pu constater les hautes capacités atteintes lors de l'expérimentation du carrefour Vaugirard (dans des conditions pourtant peu favorables). La stratégie proposée ne pose aucun problème de capacité, ni maintenant, ni plus tard le long des 2,3 km du tronçon central de la RD7 entre le pont de Sèvres et le pont de Billancourt ... Elle offre une capacité de 1500 veh/h/sens, à condition, bien sûr de ne pas avoir les mains dans le dos pour dessiner les ronds-points! » (elle offre même 1800 veh/h/sens aux automobilistes parisiens, si l'on se réfère aux hypothèses du Conseil général des Hauts de Seine lui-même sur la RD 906 réduite à 2X1 voie pour la construction du ramway T6)

Le trafic prévu en 2020 est malignement surestimé par le maître d'ouvrage.

L'importance des écarts de temps de parcours n'est pas seulement expliquée par les deux défauts du modèle identifiés ci-dessus, à savoir le traitement trop grossier des carrefours et la sous estimation de la capacité de notre variante. Il tient aussi au fait que la demande de déplacements routiers de 2020 est manifestement surévaluée, de sorte que les différentes variantes de RD 7 attirent en heures de pointe un trafic proche de leur capacité maximale, ce qui accentue les différences de temps de parcours entre capacités différentes. Si on compare le trafic prévu en 2020 dans la variante de référence (statu quo) -pièce B p 56 ou pièce G p 180 - avec le trafic actuel retraité par EGIS -annexes étude EGIS p 74 (noter que le haut de fourchette de 48000 indiqué par les pièces B et G résulte d'une grossière confusion entre le trafic de 2003 et celui de 2007 comptés sur la dernière section entre le pont d'Issy et l'entrée de Paris)- on constate qu'il correspond à une augmentation de 23 à 59 % sur les sections distinguées dans l'étude EGIS :

Section	Trafic actuel selon EGIS*	Trafic 2020 si statu-quo	Evolutio n
Pt de Sèvres-rue de Vaugirard	18800/17200/20200	25000	24 à 45 %
R de Vaugirard-pl de la Résistance	20200	27300	35 %
pl de la Résistance- pt d'Issy	27100/32900	43000	31 – 59 %
pt d'Issy- bd périphérique	36100/37800	46500	23-29 %

* L'étude EGIS recalcule les trafics actuels sur 8 sections au lieu de 4, après calage de son modèle

Or, depuis 2004 il s'est réduit de 4 à 5 % par an sur chacune des 4 sections du comptage annuel des trafics établi par le Conseil général (cf cartes TMJA des Hauts de Seine de 2004 à 2008 et leur synthèse sur notre secteur que je vous ai remise le 5 janvier avec d'autres documents).

Certes, l'année 2008 (comptage qui n'était pas encore disponible pour l'étude EGIS) semble marquer une pause puisque la réduction n'est plus que de 1,5 à 2%. Mais de là à prévoir une évolution qui s'inverse pour augmenter de 2 à 4 % par an sur les 12 ans qui séparent 2008 de 2020, il y a un pas d'autant plus inattendu que de nombreux facteurs généraux (lois Grenelle, plans climat, ville durable, éco-quartiers, énergie chère ...) font au contraire prévoir une accentuation de la baisse des trafics routiers, surtout en ville et surtout dans la petite couronne de l'agglomération parisienne.

La raison invoquée n'est pas satisfaisante : la construction de 2 000 000 de m2 dans 5 communes (Sèvres-Meudon-Issy plus Boulogne et Saint Cloud) générant 11 500 déplacements supplémentaires en voiture aux heures de pointe du matin et du soir dans le secteur d'application du modèle (étude EGIS p 20 et 21) . D'abord parce que une part significative de ces m2 était déjà livrée et occupée en 2008. Mais surtout parce que les hypothèses de répartition modale en 2020, validées par le commanditaire, sont inacceptables :

- S'agissant des 11500 déplacements en voiture supplémentaires, ils résultent de l'application d'un taux d'usage de la voiture appliqué à nombre total des déplacements induits par les occupants - résidents, salariés, commerçants, etc ...- des 2 millions de m2. Or le taux retenu est manifestement surestimé. Il est basé sur les taux observés dans chaque commune d'accueil en 1999, dans le dernier recensement général de l'INSEE, auxquels il est appliqué forfaitairement une réduction de 5 points, objectif du PDU Ile de France en petite couronne (étude EGIS p 18). Comme on sait que le trafic de la RD7 s'est ici déjà réduit de 25% entre 1999 et 2008, on mesure la sagesse du Conseil général ! Citons un exemple concret, celui de GEMALTO qui emploie depuis 2007 au Bas Meudon un millier de salariés sur une partie des 40 000 m2 de bureau identifiés dans l'étude EGIS p 21. Le taux qui lui est appliqué est celui de Meudon, soit 43 %. Or l'entreprise, qui a dès son arrivée mis en oeuvre un plan de déplacements d'entreprise, l'estime à 30 %.
- S'agissant des déplacements générés par les occupants des constructions existant déjà en 2007, l'étude EGIS est bizarrement silencieuse. Tout juste peut-on lire p 21 à propos des précédents : « Ces suppléments de trafic sont à ajouter aux trafics circulant dans les communes concernées par ces projets, soit Boulogne-Billancourt, Meudon, Issy-les-Moulineaux et Sèvres. » (observons que Saint Cloud nest pas cette fois-ci associée). Le plus probable c'est que les

trafics actuels ont été conservés en l'état et que la ficelle du maître d'ouvrage est si grosse que EGIS a préféré la cacher sous le tapis.

1-2 La vérité sur la supériorité de la 2X1,5 voie avec giratoires sans feux, notamment au plan de la sécurité

Sans prétendre corriger ici l'impressionnant dossier DUP, l'AUT attire simplement votre attention sur un certain nombre d'objectifs essentiels du Conseil général ou du maire de Sèvres peu compatibles avec la 2X2 voies avec feux, et au contraire facilement réalisables avec la 2X1,5 voie avec giratoires sans feux.

- Comment peut-on faire respecter le 50 km/h sur une 2x2 voies, notamment lorsque des véhicules se doublent ?

- Comment ouvrir le fleuve sur les villes en séparant celui-ci de celles-là par une coupure à 2x2 voies?

- "espace vide non sécurisé, de un mètre de large" [séparant « une piste cyclable unidirectionnelle » de la circulation dans le projet 2X1,5 voie des associations] : laissons au maire de Sèvres la responsabilité de cette définition de notre variante. Pour l'AUT et ses concepteurs, la véritable sécurité, notamment pour les piétons, s'obtient par un ralentissement généralisé des vitesses qui exige que l'on ne se double pas, d'où la voie unique de circulation par sens, les ronds-points, espaces centraux régulièrement disposés, plateaux ou autres aménagements ponctuels de ralentissement. L'espace central est un espace polyvalent qui offre une pause pour les piétons qui ne manqueront pas de vouloir traverser, dans une ambiance apaisée, en conformité avec l'objectif de relier le fleuve aux villes. C'est bien plus que le traditionnel « refuge » aménagé dans les voiries traditionnelles, car il n'est pas conçu comme un élément défensif du piéton contre les voitures mais comme un moyen de partage de la voirie.

- A propos des carrefours à feux qui assureront des traversées sécurisées vers la Seine, rappelons que l'analyse des statistiques d'accidents révèle que c'est aux carrefours à feux que les accidents piétons ont lieu, surtout dans le cas de routes à 2x2 voies.

- Le projet des associations ne réduit pas l'emprise de voirie. C'est juste, mais dans le même espace de 12-13m en section courante, ce projet, à la différence du projet de 2x2 offre dans cet espace: une ambiance apaisée (sans doute -10 à -20 km/h pour les vitesses moyennes, avec disparition des grands vitesses, en particulier la nuit), moins de bruit par un lissage des vitesses et la suppression des redémarrages aux carrefours à feux, des espaces de pause pour faciliter la traversées des piétons tout au long de l'axe (ceux-ci n'ont qu'une chaussée à traverser à la fois et le premier véhicule stoppe les suivants: pas d'effet "gilette"), des continuités cyclables pour les vélos urbains du quotidien. Et ce projet augmente l'espace de promenade puisque la piste bidirectionnelle le long de la Seine peut être affectée exclusivement à cet usage. Enfin, si la nécessité s'en faisait sentir, il est facile d'aménager des couloirs bus alternés, ouverts aux cyclistes. Bref, dans le même espace, d'un côté une fonction essentiellement routière et exclusive, de l'autre une chaussée "multimodale" , partagée, répondant aux exigences des lois sur l'air et SRU.

- ce schéma prévoit des tronçons à 2x2 voies à l'approche des carrefours : de quoi s'agit-il ? Pourquoi mentir ainsi, officiellement? En revanche le maire oublie de dire que dans le cas de la 2x2 voies à feux, des voies de stockage supplémentaires ont déjà dû être réalisées place de la Résistance et sont prévues ailleurs pour assurer la capacité. Notre variante ne comporte pas de

voie de stockage, mais seulement, lorsqu'une partie significative du flux d'entrée tourne à gauche, une voie de préselection.

- *Le trafic sera régulé et fluidifié.* La fluidité est une qualité de la circulation consistant à ce qu'elle s'effectue sans à-coup, sans temps perdus inutiles. Les ronds-points offrent la fluidité, les 18 feux?

2-Respecter la loi Grenelle 1 autrement qu'en paroles : priorité au développement de l'usage des transports collectifs

On lit sur le site Vallée Rive Gauche, dans la rubrique mobilité/transports en commun :

« La zone du projet est déjà particulièrement bien desservie par les transports en commun et plusieurs projets sont en cours. Le tramway T2 absorbe 4800 voyageurs à l'heure de pointe sur le tronçon le plus chargé pour une capacité de 5700. Cette offre peut absorber les passagers supplémentaires induits par les créations d'emplois et d'habitations dans le Val de Seine. De ce fait, aucune offre de transport en commun supplémentaire ne devrait être proposée, ni financée par le conseil général. »

Et l'étude d'impact conclut ainsi l'analyse de l'état initial (pièce G p 134) des transports en commun : « aucune infrastructure de transports en commun n'est saturée dans le secteur d'étude. ». Elle ne signale donc, logiquement, aucune difficulté dans l'analyse d'impact (p 274). La réserve de capacité du T2, mesurée en 2006, suffira bien à satisfaire le besoin 2020 : « L'urbanisation du secteur ainsi que son attractivité culturelle et de loisirs vont générer un besoin supplémentaire en transports en commun. Ce besoin sera couvert puisque la ligne présente à l'heure actuelle une réserve importante de capacité. » Observation caractéristique de cette méconnaissance du vrai besoin des usagers des transports en commun : la reprise des parkings existants près de deux stations du T2 est évoquée, mais nullement la création de cheminements piétons confortables, qui manquent aujourd'hui. Le piéton, c'est le promeneur ... (p 274)

Le dossier se garde bien de relever la forte part modale de la voiture sur Sèvres et Meudon, pourtant entrée dans le modèle de l'étude de trafic EGIS, et la réserve de transfert modal vers les TC existant encore à Issy les Moulineaux et Boulogne. Alors qu'elles sont déjà en train de peser sur la demande de TC, le contexte général en faveur de la ville durable et du climat ne pourra que les rendre plus exigeantes à leur égard.

C'était déjà l'analyse de l'AUT qui en décembre 2005 interpellait les autorités sur le retard des projets d'amélioration des TC par rapport aux projets de développement urbain et proposait 12 actions de relance. Hélas, le SCOT des coteaux et du Val de Seine, approuvé le 26 novembre 2009, devait confirmer la forte ambition des deuxièmes, et renoncer à faire pression pour développer les TC hors de sa compétence.

Pourtant, entretemps, était votée la loi dite « Grenelle 1 dont l'article 12 dispose : « le développement de l'usage des transports collectifs de personnes revêt un caractère prioritaire ». Et le gouvernement par la voix de sa secrétaire d'Etat à l'écologie reconnaissait la même année l'urgence sanitaire : « les particules fines seront à l'avenir un des plus gros problèmes de pollution de l'air, elles sont responsables de 30000 décès prématurés par an »

L'AUT souhaiterait que le budget de 90 M€ consacré à la réalisation de la variante 1, perdant pour tous, soit partagé avec des améliorations de TC grâce au choix de la variante 3, beaucoup moins coûteux.

En s'en tenant aux aménagements de la vallée, l'ordre des priorités proposé est le suivant :

- révision du contrat de pôle d'Issy Val de Seine, en attente depuis 2002, avec notamment une aire de retournement de bus, et accélération des travaux,
- élargissement de l'enveloppe et bouclage rapide du pôle du pont de Sèvres,
- pré-étude par le département d'un transport transverse reliant plaine de Boulogne, ile Seguin, Meudon campus, coteau de Meudon, en vue de sa prise en compte par le STIF,
- traversée axiale de la place de la Résistance par les bus 123, 289 et 389 avec arrêt sous le pont du T2 et correspondance par escalator et ascenseur (le pont devra être élargi pour le passage des usagers et les quais de la station pourront être rapprochés de la place). Cette amélioration déterminante pour le succès du rabattement sur le T2 par bus a été vainement demandée dans le comité de pôle du 289 et lors de la concertation RD 7 de 2005,
- veiller aux cheminements piétons de rabattement, tels une descente du coteau de Bellevue par une passerelle sur le T2 au niveau de la rue de la Verrerie (passerelle qui existait avant les usines Renault), qui méritent plus d'attention que les parkings.

3 Mettre fin à une politique d'aménagements cyclables inopérante, voire illégale.

Les aménagements cyclables proposés cumulent tous les défauts de la politique vélo du département :

- une emprise prélevée sur l'espace piétonnier, au même niveau que les trottoirs, et non sur la chaussée des voitures, choix pourtant jugé contraire au code de la route par le TA de Marseille en 2009,
- le choix de la piste bidirectionnelle quand, comme ici, il s'avère plus commode,
- l'absence de traitement cohérent du parcours vélo aux carrefours,
- des discontinuités non gérées, comme au départ du segment aménagé : la piste ne commence que 300 m après le pont de Sèvres, sans que le dossier n'évoque le comité de pôle sus visé qui lui traite en principe le raccordement de la RD 7 au pont.

Le Conseil général en ajoute même ici une autre mauvaise pratique, assez inattendue : il place la piste cyclable, bidimensionnelle et prise sur l'espace piétonnier, après le trottoir, de sorte que le piéton se trouve encadré d'un côté par les voitures et de l'autre par les vélos. Ceci sur la partie sévrienne et meudonnaise de la piste cyclable.

Le remède est simple : choisir le projet à 2X1,5 voie et laisser de tels aménagements à la promenade des familles en vélo.

Noter aussi la faiblesse du budget vélo (pièce F p 117) : 500 000 €, soit 11 fois moins que l'éclairage public (5,5 M€) et 60 fois moins que les chaussées (30 M€)...

Conclusion

Une occasion exceptionnelle d'appliquer les nouveaux paradigmes de la ville, de l'air et du climat n'a pas été saisie. Le Conseil général a préféré s'accrocher à un projet du passé. Il a sondé des automobilistes sur la RD 7 et des foyers anonymes éloignés plutôt que cherché l'inspiration auprès d'autres collectivités aux expériences réussies et auprès de conseils compétents tels le CERTU et Yan Le Gal. Pourquoi ?

Daniel Mouranche

