

# CONSEIL MUNICIPAL DU 21 OCTOBRE 2019



## Projet de délibération

### **Requalification de la RD 910 Projet d'avis du Conseil municipal**

En 2014, le Conseil départemental des Hauts-de-Seine a décidé d'inscrire la RD 910 dans son programme budgétaire et technique de requalification des grandes voiries départementales « pénétrantes » depuis la deuxième couronne vers Paris, ce dont la ville de Chaville s'est félicitée compte tenu de l'ancienneté à la fois technique et conceptuelle de cet ouvrage.

Le Conseil municipal tient à remercier les services départementaux, et notamment la Direction de la voirie pour la qualité du travail et des études conduites ou coordonnées. Le projet actuel soumis à enquête publique doit transformer la RD 910 en « boulevard urbain » adapté aux attentes et aux pratiques des usagers, aujourd'hui et pour les décennies qui viennent.

Pour rappel ce travail a été conduit jusque-là en deux étapes majeures :

- 2014-2016 : 1<sup>ères</sup> études de faisabilité en vue de l'organisation, au printemps 2016 d'une « concertation » avec le public (23 mai au 23 juin) sur les grandes orientations possibles du projet ;
- 2016-2019 : approfondissement des études, et mise au point d'un projet, compte tenu des résultats de la concertation et dans le cadre de groupes de travail spécifiques (commerçants, cyclistes, RATP et Stif, Pompiers...).

L'enquête publique qui se déroule actuellement conclut cette deuxième étape.

Depuis le début de ces travaux d'étude et de préparation, les enjeux et problématiques touchant à l'environnement ont pris, au niveau planétaire, une dimension de premier plan (COP 21-décembre 2015). Dans les zones urbaines denses, la prise en compte de ces problématiques se traduit en particulier par des politiques publiques en faveur de l'amélioration de la qualité de l'air et de façon générale, par des mesures permettant d'anticiper les effets du changement climatique. Par ailleurs, on a vu apparaître, ces toutes dernières années, et foisonner très rapidement, de nouveaux modes et de nouvelles pratiques de mobilité dont l'intégration dans nos réflexions est indispensable.

C'est pourquoi, dans le cadre de l'enquête publique en cours, réalisée en application des articles L.123-1 à L.123-18 du Code de l'environnement à la demande du maître d'ouvrage – le Conseil départemental des Hauts-de-Seine – la ville de Chaville souhaite apporter les observations et contributions suivantes. Cet avis, soumis au Conseil municipal, sera remis au Commissaire enquêteur dans le cadre de l'enquête publique.

## 1./ Sur le parti général de partage de l'espace viaire (de façade à façade)

- La Ville comprend le parti général retenu d'une seule voie de circulation dans chaque sens (montant/descendant) pour tous les véhicules à moteur, avec arrêt des bus en ligne régulière (RATP) sur la chaussée. Toutes les simulations confirment que cette solution n'accroît pas globalement les durées de trajet à flux égal de circulation (suppression des « effets entonnoir ») et favorise la vitesse de déplacement des autobus. Elle anticipe en outre la tendance, à Paris comme en première couronne, à une diminution progressive du trafic en véhicule automobile individualisé.
- Les secteurs du centre-ville et de l'Atrium doivent bénéficier d'un revêtement de voies spécifiques pour que ces deux pôles soient réellement identifiés sur l'ensemble du linéaire de voirie communale (effet visuel « plateau traversant »).
- L'espace viaire ainsi libéré permet d'être remis à disposition des circulations douces avec la création de véritables pistes cyclables et de trottoirs élargis et protégés pour les piétons et les familles.
- Concernant les pistes cyclables :  
Le projet prévoit la création d'une piste unidirectionnelle dans chaque sens (côté pair montant et côté impair descendant) – de 1,50 m de large chacune, en enrobé de couleur distinctive et délimitées par des bordures en granit – entre le trottoir principal et le « passe-pied » portant l'alignement d'arbres et l'éclairage public.

Cette proposition présente un réel progrès par rapport à la situation existante. Néanmoins, la Ville, considérant la progression très rapide constatée de la circulation et des déplacements à vélo ou VAE – qui est une tendance lourde et durable – et les risques de conflit d'usage qui pourraient exister entre les piétons et les cyclistes en piste cyclable « sur le trottoir », préconise l'étude alternative d'une véritable « voie cyclable », à double sens, idéalement en position centrale de la chaussée, entre la voie automobile montante et celle descendante. Cette solution, plus souple pour les vélos, garantirait en outre une totale sécurisation des trottoirs au bénéfice des piétons et des familles.

En cas de difficulté particulière sur certains segments, cette « voie cyclable » pourrait ponctuellement se déplacer sur un des côtés de la chaussée, comme cela est par exemple prévu à Sèvres, entre le collège et le gymnase des Cent-Gardes.

## 2./ Concernant le stationnement

En général : le choix d'un rééquilibrage de l'espace viaire entre les différents usages et utilisateurs et la recherche d'un projet de grande qualité environnementale (voir infra) conduisent inévitablement à une diminution significative du nombre de places de stationnement en voirie proposées aux automobilistes le long de l'avenue Salengro.

L'enquête de stationnement réalisée en 2017 confirme que, surtout dans la « section 3 » de l'étude (rue de la Passerelle/limite de Sèvres) l'occupation des emplacements est très largement le fait de stationnements longue durée, réglementaires (abonnement) mais « anormaux » en ville (78% des usagers stationnent au même emplacement pour une durée supérieure à 4 heures). Cette situation est évidemment due à l'insuffisance de parkings résidentiels en sous-sol sous les immeubles dans ce secteur.

En revanche dans les sections 1 et 2 de l'étude (entre la rue des Marais, en limite de Viroflay, jusqu'à la rue de la Passerelle) la perte de stationnements publics (en surface) a été à peu près compensée par la création du Parc public souterrain du centre-ville.

La Ville considère qu'il faut faire face à cette situation par une politique volontariste de création d'une offre complémentaire de stationnements résidentiels en sous-sol, avec le concours notamment de GPSO (une étude de faisabilité est par exemple engagée concernant la requalification à cette fin du parking du Doisu, propriété de Hauts-de-Seine Habitat).

Il est par ailleurs observé que la régénération urbaine le long de l'avenue, avec le remplacement d'immeubles de logements parfois très anciens par des immeubles neufs soumis aux contraintes réglementaires du PLU en matière de stationnement va également dans le sens du développement du parc de stationnements résidentiels en sous-sol.

Toute cette évolution va dans le sens de la transformation en profondeur des modes de déplacements et de stationnement urbains qui conduit désormais à consacrer en priorité les emplacements en surface au stationnement de courte durée (2h maximum) afin d'inciter à la rotation des véhicules, favorable au commerce et aux activités économiques en général.

#### Concernant les emplacements de stationnement spécifiques :

Dans la phase ultime de mise au point du projet, la Ville, avec GPSO, souhaite pouvoir être étroitement associée à la définition précise de la localisation des emplacements de stationnement spécifiques : PMR, livraison, places 15 minutes, accroches-vélos. Ainsi par exemple, dans les plans présentés, aucun emplacement PMR ne semble prévu entre le carrefour du Pavé des Gardes et celui du Puits-sans-Vin.

Par ailleurs, il apparaît désormais indispensable de prévoir et de matérialiser des emplacements de stationnement pour les deux roues motorisés immatriculés (motos, scooters) aujourd'hui absents du projet.

### 3./ Concernant les aspects environnementaux du projet : trame verte, bleue et brune

#### Problématique des arbres.

Le projet prévoit l'abattage sur Chaville de tous les arbres d'alignement existants (225) remplacés par 345 nouveaux sujets d'une hauteur minimale de 3,5 mètres à la plantation et implantés à 6,60 mètres minimum des façades. Une deuxième ligne de plantation est parfois prévue, sur trottoir ou contre allée, dans certains secteurs où la largeur viaire permet de l'envisager.

Le Conseil départemental justifie cette approche à la fois par le caractère très hétérogène et discontinu des plantations d'alignement actuelles, par l'implantation trop proche des sujets par rapport aux façades et par les exigences techniques de la mise en œuvre du projet (élargissement des trottoirs, pistes cyclables, réseaux...).

Sur ce sujet, la Ville demande que la réflexion soit reprise afin d'éviter un abattage systématique, peu compréhensible par la population et qui semble contraire aux préoccupations relatives à l'adaptation au changement climatique (ombre et effet climatiseur par évapotranspiration des grands sujets anciens existants).

Il est demandé par la ville de Chaville que tout soit mis en œuvre pour maintenir en particulier l'alignement majestueux de platanes qui débute au Puits-sans-Vin et se poursuit de façon continue à Viroflay, le long de l'avenue de Général Leclerc, jusqu'au centre-ville.

La Ville souhaite également que soit considéré le cas des arbres remarquables isolés, comme par exemple les deux cèdres situés au niveau du 463 avenue Roger Salengro.

#### La trame verte, bleue et brune.

Au moment où la France fait l'objet de remarques de la part des autorités de l'Union Européenne sur le manque d'ambition et de caractère opérationnel du Plan pour la qualité de l'air en Ile-de-France, co-piloté par l'État et les collectivités territoriales, le projet présenté pour la RD 910 apparaît très minimaliste dans son volet environnemental.

- La trame verte et brune pourrait être grandement améliorée en fonction des choix de matériaux et des procédés mis en œuvre pour le traitement des revêtements. La Ville demande que la réflexion soit approfondie dans ce sens, afin d'améliorer la perméabilité des sols et la biodiversité, par exemple : pavés enherbés pour les « trottoirs passe-pieds », traitement des emplacements de stationnement au maximum en pavés disjoints (en particulier dans les contre-allées).

Dans cette optique, la Ville souhaite que la surface de végétalisation au sol soit augmentée, afin de contribuer à l'adaptation au changement climatique. Par exemple, les bandes enherbées, les surfaces de végétalisation entre les arbres, les pieds d'arbres, seraient autant d'espaces de verdure qui ont habituellement un triple intérêt : un caractère esthétique et paysager, un rôle dans l'infiltration des eaux pluviales, enfin des effets sur la température et l'hygrométrie ambiantes en faveur d'un confort accru pour les piétons et les usages de la voirie. Par endroits, il est aussi possible d'envisager des bandes vertes continues au sol, englobant les pieds d'arbres (ce qui contribue à leur bonne santé dans cet univers urbain contraint), dans des espaces non dédiés à la circulation ou au stationnement.

- La trame bleue apparaît la grande oubliée du projet. Pour la Ville, la création de noues supplémentaires et d'îlots de fraîcheur nombreux apparaît indispensable.

Il faut par ailleurs travailler à une valorisation et une utilisation des eaux claires existantes en favorisant leur émergence. La Ville souhaite que le Département prenne en compte les études et projets développés avec GPSO, pour la valorisation de ces eaux. Par exemple, la mise en valeur de la source, située au niveau de la rue du même nom, qui pourrait être ré-ouverte et mise à ciel ouvert, son eau cheminant le long de l'avenue, côté pair, dans un petit fossé enherbé, jusqu'à Sèvres.

Enfin, la Ville souhaite que des réservoirs enterrés de rétention des eaux de ruissellement puissent être prévus le long de l'avenue, aux fins de réguler et de permettre éventuellement, à terme, une réutilisation de celles-ci, préservant ainsi l'avenir.

Le Conseil municipal est invité à délibérer pour approuver cet avis.

Les membres de la commission municipale « Aménagement », élargie aux membres du Groupe de travail sur la RD 910, ont examiné l'objet de la présente délibération le 11 octobre 2019.

### **Le Conseil municipal est invité à délibérer pour :**

**APPROUVER** l'avis ci-dessus exposé à destination du Commissaire enquêteur, Monsieur François HUET, nommé dans le cadre de l'enquête publique environnementale préalable à la déclaration d'utilité publique, conjointe à l'enquête parcellaire, concernant le projet de requalification de la RD 910 sur les communes de Chaville, Sèvres et Saint-Cloud.