

Avis du Conseil Communal de Développement Durable (CC2D) de Chaville / Projet d'aménagement de la Voie Royale (séance du 30 mai 2015)

Le présent avis portant sur le projet départemental d'aménagement de la RD910 (Voie Royale) s'inscrit dans la **cohérence** des propositions, suggestions & avis déjà formulés par le CC2D au cours des dernières années (Agenda 21, Charte de développement durable, Projet d'Aménagement et de développement durable -PADD, Projet de Schéma Régional Climat Air Energie -SRCAE, Trame verte & bleue, etc.).

Il s'attache à **prendre en compte les options urbanistiques déjà engagées et les ambitions** affichées par la municipalité, notamment pour faire de Chaville une ville durable, une ville créative et une ville numérique *. A cet égard, le projet soumis se trouve bien au croisement des pouvoirs décisionnels du département des Hauts de Seine et de la municipalité de Chaville.

Le projet Voie Royale, dans sa partie chavilloise, présenté le 28 mars en séance du CC2D par M.Ch.Tampon-Lajarriette Maire-adjoint, engage des choix aux enjeux manifestes notamment en termes de mobilités, d'aménagement urbain, d'accès aux commerces ou d'écologie urbaine...

Le CC2D prend acte avec satisfaction que la réflexion s'inscrit dans une volonté de favoriser un meilleur équilibre entre axes de desserte et espaces respectifs pour les automobiles, les transports en commun, les vélos et les piétons. **Les remarques & propositions** émises lors de ses travaux s'articulent autour de **3 registres** portant respectivement sur **la stratégie du territoire**, sur **les mobilités** et sur **la place de la nature en ville**.

Stratégie de territoire

L'ampleur du projet envisagé ne manquera pas de structurer pour de nombreuses années le cadre de vie des Chavillois. Il importe dès lors d'inscrire ce projet dans la **stratégie définie pour le territoire** - une stratégie qui doit allier ambition et réalisme.

Le Conseil considère que plusieurs considérations doivent inspirer les choix qui seront opérés, en particulier :

- Inscrire le projet dans **la cohérence des orientations de développement durable déjà prises** (cf supra / SRCAE, Trame Verte & bleue, etc.).
- Développer une **vision prospective** dans la gestion des flux. L'intégration de modes doux de déplacement au maillage existant appelle de prendre en compte l'émergence d'approches multimodales motivées par la restructuration des gares franciliennes et l'apparition de nouvelles pratiques (co-voiturage, parkings partagés, innovations / dernier kilomètre de livraison, etc.).
- **Contribuer à la réduction des émissions du CO2 et des nuisances sonores** dans la cité. Et accessoirement Permettre de résorber des écueils identifiés de longue date sur cet axe en terme de circulation.
- **Revaloriser la place de l'eau** dans l'aménagement urbain et la requalification paysagère.

- **Développer l'économie locale** : le projet doit servir les objectifs fixés par ailleurs visant à conforter l'économie résidentielle (commerces, services de proximité, accueil d'entreprises...).
- **Promouvoir l'émergence d'une ville intelligente** (« smart city ») tirant profit des opportunités offertes par les nouvelles technologies urbaines et l'accès aux données publiques.

Mobilités

Les déplacements tendent aujourd'hui à s'accroître alors que de nouveaux équilibres se font jour en termes de modes de transport, adoptant des formes multiples et innovantes (éco-mobilité, etc.). Les nouvelles technologies de l'information y apportent peu à peu toute leur valeur.

Dans ce registre, le Conseil formule les observations suivantes :

- Circulation / stationnement
 - o **Promouvoir les formes de mobilité « intelligente »**. Il apparaît ainsi utile de prendre appui sur les pratiques déjà existantes en matière de transport en commun (cf Siter / régulation des feux, etc.)
 - o Cet appui sur les nouvelles technologies de l'information peut aussi être de nature, par la fluidité induite de la circulation, à réduire d'une part la production de CO2 et d'autre part le bruit généré par le déplacement des véhicules (arrêt et redémarrage). La Voie Royale -instituée en mode Boulevard connecté- pourrait à titre d'illustration adopter des feux tricolores positionnés systématiquement de nuit en mode rouge, ne passant au vert -bien entendu dans le cadre d'une régulation adaptée- que lorsqu'un véhicule se présente à basse vitesse. Noter que le bruit peut aussi être atténué par le **choix d'un revêtement approprié pour l'ensemble de la voirie**.
 - o **Prévoir la création de lieux de dépose rapide et de stationnements de durée courte** (cf exemple Viroflay) en certains endroits clés de la ville, notamment pour permettre un meilleur accès aux commerces.
 - o **Point critique : le Puits sans Vin** (croisement Voie Royale / Rue de la République-Rue Anatole France. Ce lieu est, aux heures de pointe, un point critique où se concentrent de multiples difficultés. A cet égard, l'aménagement de cet endroit doit faire l'objet d'une réflexion **très** attentive avant la finalisation d'un choix. **L'option avancée dans le projet ne paraît pas de nature à lever les écueils sérieux rencontrés à ce niveau.** Sur ce point, le Conseil émet les recommandations suivantes :
 - prévoir un réaménagement du carrefour Route des Gardes / Rue Anatole France, qui est pour partie à l'origine des difficultés observées au Puits sans vin. En terme de prise de décision rapide, relevant sans doute de la municipalité, prévoir pour les mêmes raisons la création d'une seconde voie à l'amorce -montante- de la Rue Anatole France en lieu et place du goulot de 10 mètres actuellement existant.
 - tester les options envisagées, quelles qu'elles soient, avant finalisation.** Parmi celles-ci pourrait être imaginé, en lieu et place du carrefour proposé, un mode de croisement de type « américain » où les véhicules ne se neutralisent pas pour tourner.
 - o **Créer des ronds-points « soft » supplémentaires**, sur le mode déjà existant en Bas Chaville pour faciliter des demi-tours, d'une part aux abords de l'Atrium (sortie

parking) et d'autre part devant la Station Total. De facto, ces ronds-points sont aussi sources de régulation du trafic et de limitation des vitesses.

- S'agissant du stationnement, le Conseil s'interroge de savoir si l'option d'un stationnement central (en milieu de voirie) –au lieu des stationnements latéraux, a été étudiée dans une logique Avantages/Inconvénients.
 - Enfin, un soin doit être apporté à la qualité du mobilier urbain pour réduire les effets de pollutions visuelle (panneaux) et lumineuse.
- Modes de déplacements doux et sécurisés :
- **Instituer des lieux de traversée sécurisée de la Voie Royale** pour les piétons aux endroits « emblématiques » de Chaville, de type Plateaux traversants. Cela concerne les espaces respectivement situés devant l'Atrium et devant la future place en cours de réalisation. Ces endroits doivent bénéficier d'une configuration de voirie rendant la traversée piétons quasi prioritaire à celle des véhicules (chaussée avec un revêtement voire une couleur spécifiques, etc.). Les sorties de parkings de type Monoprix ou Casino voire ceux d'équipements publics (écoles) doivent le cas échéant bénéficier de ces ruptures d'unité de voirie et de revêtements spécifiques matérialisés en conséquence.
 - La perspective de création de voies cyclables, marquées en tant que tel et dissociées de la voirie « véhicules » s'avère très opportune. L'utilité de doubler ces voies en les envisageant de part et d'autre de la Voie Royale peut être interrogée...En revanche, il convient que soient rapidement trouvés les moyens permettant **de réduire les discontinuités des voies cyclables**. Un point d'attention devra porter sur la cohabitation Vélos/Piétons même si l'essentiel repose sur des règles de savoir vivre.
 - **Créer systématiquement des sas spécifiques de traversées Deux-Roues** aux lieux de traversée piétonne (/Voie Royale).
 - Le déplacement cyclable va de pair avec le besoin d'en favoriser le parking. **Prévoir de créer des lieux sécurisés de parkings Vélos**, notamment aux abords des lieux les plus fréquentés (exemples : à la Pointe de Chaville. devant les écoles St Thomas et F.Buisson, devant Monoprix et devant l'Atrium)
 - L'augmentation de l'espace dédié à la circulation des piétons apparaît également très pertinente ; il conviendra **de s'assurer que** cet espace favorisera en tous points le **déplacement des personnes à mobilité réduite** et autres poussettes d'enfants (pas de bordures de séparation entre voies cyclables et espaces piétons..). Prévoir la mise en place de bancs à de multiples endroits des zones piétonnes.
 - Instituer une circulation 30 km / h (tel que cela existe par exemple sur Sèvres) sur le tronçon Voie Royale « Niveau Cours Général de Gaulle jusqu'à la Pointe Niveau Rue du Pavé des Gardes ».
- Place des transports en commun

La commune bénéficie d'atouts reconnus en termes de transports en commun, que ce soit par les dessertes ferroviaires (3 gares) ou les liaisons d'autobus (axes Paris / Versailles -plus de 20.000 voyageurs par jour sur cet axe et Vélizy-Jouy /Chaville) –des atouts parfois assortis de contraintes en termes de densité de trafic, de gestion des flux ou de pollution. La volonté de maintenir la valeur apportée par ces modes de transport tout en promouvant des modes de

circulation douce et un nouvel équilibre dans l'occupation des espaces publics appellent plusieurs recommandations :

- Le projet ne prévoit pas de voie dédiée à la circulation des autobus en extrapolation des quelques morceaux déjà existants ; l'idée d'une **voie dédiée aux autobus sur le seul axe descendant Versailles / Paris -le plus obstrué- est préconisée**. Il s'agit là d'un point important eu égard à la forte fréquentation de la ligne 171 –point qui pose, au-delà, la question du délaissement organisé de facto d'un projet éventuel de tramway sur cet axe de la Voie Royale, à long terme !!
- **Prendre en compte la présence d'autobus dans les aménagements** envisagés (exemple / conception des ronds-points)
- **Ré-instituer des espaces dédiés pour les arrêts de bus**. Ceci doit permettre un stationnement momentané plus sécurisé des-dits bus et éviter en outre des congestions de véhicules à l'arrière voire des dépassements intempestifs sources de dangers.
- **Prévoir la localisation appropriée des lieux d'arrêt de bus** (à concevoir en liaison avec les opérateurs), à des distances équilibrées, aux endroits pertinents et si possible « en miroir », de part et d'autre de la chaussée.

Noter qu'il serait utile qu'à cette occasion soit promue auprès des opérateurs l'utilité d'un équipement en bus « propres » électrique, GNV ou hybrides.

Place de la nature en ville

Le CC2D s'est déjà exprimé sur la valeur des **atouts environnementaux** à promouvoir dans l'écosystème chavillois. Le Conseil considère par ailleurs que l'aménagement de la voie royale doit être l'occasion d'intégrer la question de la gestion de l'eau souterraine et celle des eaux pluviales dans un souci d'optimiser les travaux et les coûts afférents et d'inscrire ce projet dans le schéma de la trame verte et bleue. Des préconisations portent par ailleurs, bien entendu sur la place de la biodiversité et les choix y afférents.

Les eaux souterraines à Chaville sont abondantes et pourraient être utilisées à différents usages :

- Nettoyage des rues ou l'arrosage des jardins, au lieu d'utiliser l'eau de la ville. Des économies importantes sont à anticiper comme l'a vérifié la ville de Versailles. En effet La ville de Versailles a constaté depuis une dizaine d'années que l'amortissement des investissements et de l'entretien peut être réalisé en moins de 3 ans. Le conseil recommande donc que soient installées **des bâches de rétention d'eau souterraine** au moins dans trois zones : Bas Chaville côté Sèvres, Quartier du Doisu et Quartier de la Pointe. Le Conseil propose également que la cuve souterraine (construction du Conseil général des hauts de Seine) du bas de la rue Guillemot soit utilisée à cet usage.
- Agrément de l'eau visible en ville : Le conseil considère que l'alternative au rejet systématique des eaux claires permanentes souterraines dans le réseau d'assainissement doit être envisagée pour rendre la ville plus agréable. A ce titre et pour éviter un espace urbain trop minéral, le conseil recommande d'aménager **des noues et fontaines d'agrément** sur la Voie Royale en profitant du fait que les trottoirs pour piétons seront élargis.

La gestion des eaux de ruissellement (eaux pluviales)

Etant donné que la topographie de Chaville présente de forts dénivelés, que les revêtements des sols ont été artificialisés et imperméabilisés, la gestion des fortes précipitations s'avère problématique. Le ruissellement est important, rapide voire soudain et fort. L'eau est chargée en hydrocarbures et autres polluants. L'engorgement en station d'épuration peut provoquer des rejets pollués en Seine.

Le conseil préconise de retarder et de diminuer le plus possible l'arrivée de l'eau de pluie dans le réseau d'assainissement. Pour compléter les ouvrages existants (bassins fermés) le conseil propose différentes techniques :

- plantations dans des jardinières avec une partie servant de réservoir,
- des revêtements poreux pour les trottoirs, voire aussi l'utilisation de bitumes drainants pour l'ensemble de la chaussée,
- des noues et bassins enherbés phytofiltrants au niveau des carrefours (du Puits sans vin, avec les rues de la Passerelle, de Guillemillot) qui permettent de dévier l'eau et de la dépolluer. Les futurs ronds-points peuvent être aménagés dans ce sens,
- des cheminements originaux (types passerelles bois) pour les piétons au-dessus d'un sol avec des creux entre le cours Général de Gaulle et la rue de la passerelle, devant l'école F.Buisson.
- Utilisation de la pente pour dévier l'eau vers les arbres.

Arbres et autres espaces végétalisés

La place de la nature et de lieux arborés en ville doit être préservée et les choix entrepris doivent servir la biodiversité, le tout en préservant la visibilité des commerces.

Privilégier le choix d'essences d'arbres non allergisantes et dépourvues de racines excessives qui, à terme, pourraient affecter les espaces de circulation. Des lieux de verdissement –hors arbres- pourront aussi opportunément être mis en place en profitant de la largeur des espaces non dédiés à la circulation ou au stationnement.

* Intervention M. le Maire de Chaville -Séance CC2D 22 sept. 2012