



## **Route Départementale 39**

### **Commune de Rueil-Malmaison**

Aménagement des boulevards de  
Stell-Solférino-Richelieu

## **Bilan de la concertation préalable**

## Table des matières

<b>I. LE PROJET</b>	<b>3</b>
I.1 Préambule	3
I.2 Introduction	3
I.3 Objectifs et caractéristiques principales	4
I.4 Objectifs de calendrier	4
<b>II. LE CONTEXTE REGLEMENTAIRE</b>	<b>5</b>
<b>III. LES ACTEURS INSTITUTIONNELS</b>	<b>5</b>
<b>IV. LES MODALITES DE LA CONCERTATION PREALABLE</b>	<b>5</b>
IV.1 Lancement de la concertation préalable	5
IV.2 Modalités mises en œuvre	6
IV.3 Défauts constatés dans la communication	11
IV.4 Réouverture de la concertation	11
IV.5 Poursuite du dialogue avec les riverains	11
<b>V. LE BILAN DE LA CONCERTATION PREALABLE</b>	<b>13</b>
V.1 La participation en chiffres	13
V.2 Les thématiques abordées	14
V.3 La synthèse des contributions	15
V.4 Les nuisances	16
V.5 Sécurité vélos	20
V.6 Sécurité piétons	25
V.7 Le stationnement	28
V.8 Sécurité entrée /sortie, propriétés privées et voies privées	29
V.9 Une file par sens, demi tour, suppression de la contre-allée	31
V.10 Foncier	33
V.11 Bus	35
V.12 Carrefours	36
V.13 Arbres	40
V.14 Résidences impactées	41
V.15 Concertation 2011	47
V.16 Questions diverses	51
V.17 Débats complémentaires	53
<b>VI. CONCLUSION</b>	<b>55</b>

## I. LE PROJET

### I.1 Préambule

En 2011, un premier projet de réaménagement du boulevard Solférino, sur la commune de Rueil-Malmaison, avait été étudié et soumis à concertation préalable avec une solution de base comprenant le déplacement du boulevard Solférino vers les coteaux et la création d'une contre-allée côté centre-ville. Une variante avec maintien de la position actuelle du boulevard et création d'une contre-allée côté coteau avait aussi été présentée.

Cette concertation avait soulevé deux questions principales :

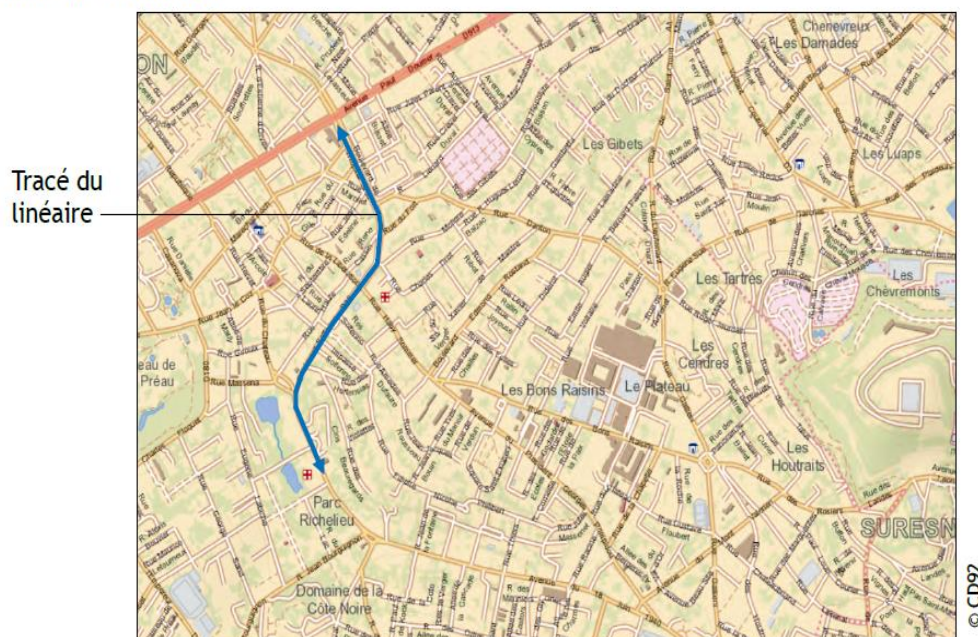
- l'emplacement de la contre-allée ;
- le périmètre trop restreint du projet.

Dès lors, il a été décidé que l'opération serait différée afin d'étudier un périmètre élargi et plus ambitieux comportant cette fois les boulevards de Stell, Solférino et Richelieu. Par conséquence et en conclusion, aucun bilan n'a été approuvé suite à la concertation de 2011.

### I.2 Introduction

En 2017, le département des Hauts-de-Seine s'est engagé dans l'aménagement du périmètre élargi de la RD 39 sur les boulevards de Stell-Solférino-Richelieu, entre la RD 913 (avenue Paul Doumer) et la rue de Gènes. Le projet s'étend sur une distance de 1,3 km. Il vise notamment à réorganiser les circulations en partageant la voirie entre les différents usages et à procéder à une requalification qualitative de cet axe.

#### Plan de situation



Localisation du linéaire de projet (en bleu) dans les Hauts-de-Seine

### **I.3 Objectifs et caractéristiques principales**

Le projet poursuit cinq objectifs :

- accueillir l'ensemble des modes de déplacement doux en créant une continuité de circulation le long de l'axe ;
- faciliter le lien entre les coteaux et le centre-ville ;
- procéder à des aménagements qualitatifs sur l'axe ;
- sécuriser la circulation des piétons et des véhicules ;
- augmenter la lisibilité de l'occupation de l'espace public.

De façon globale, le projet consiste à aménager :

- trois boulevards urbains à une file de circulation par sens ;
- deux carrefours pour un meilleur franchissement ;
- des traversées piétonnes munies d'îlots refuges ;
- des trottoirs confortables complétés d'une piste cyclable unidirectionnelle ;
- du stationnement longitudinal de part et d'autre de la chaussée ;
- l'insertion de couloirs d'approche réservés aux bus.

Plus spécifiquement, il sera créé une contre-allée côté centre-ville sur le boulevard Solférino avec un aménagement paysager jusqu'à la place Richelieu.

Les supports de présentation figurant en annexe 1 permettent de disposer de plus de détail sur le projet.

### **I.4 Objectifs de calendrier**

Le calendrier du projet présenté à la concertation est le suivant :

- approbation de l'étude préliminaire novembre 2016 ;
- concertation du 6 novembre au 22 décembre 2017 ;
- réouverture de la concertation du 26 février au 23 mars 2018 ;
- bilan de la concertation : premier semestre 2019 ;
- études complémentaires : 2019 ;
- enquêtes publiques : 2020 ;
- études de conception : 2020-2022 ;
- dévoiements de réseaux : 2023 ;
- travaux d'aménagement : 2024 -2026 (cette durée est conditionnée au planning de réalisation des infrastructures de transport en commun tel que, la ligne de tramway T1 et la ligne 15 Ouest du métro du Grand Paris Express).

## II. LE CONTEXTE REGLEMENTAIRE

L'article L103-2 du code de l'urbanisme impose la tenue d'une concertation préalable pour tout projet susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement au titre de l'article L122-1 du code de l'environnement. Dans ce cadre, afin de mieux cerner le contexte local et améliorer le projet, le Département a organisé une concertation préalable portant sur l'aménagement de la route départementale n°39.

La phase de concertation préalable s'achève par la rédaction du présent document, dressant le bilan des modalités poursuivies, des avis exprimés et des échanges tenus lors de cette période.

## III. LES ACTEURS INSTITUTIONNELS

Le Département, propriétaire de la RD 39 et gestionnaire de son domaine public routier, pilote et porte le projet d'aménagement.

La commune de Rueil-Malmaison a été associée dès les études préliminaires et consultée préalablement à l'organisation de la concertation.

## IV. LES MODALITES DE LA CONCERTATION PREALABLE

La concertation préalable a pour vocation de présenter au public le projet du Conseil départemental en cours de réflexion, de recueillir les avis des usagers et de toute personne concernée, afin de se prononcer sur la suite à donner. Le projet n'est pas à ce stade définitivement arrêté. Des études techniques détaillées seront engagées pour valider techniquement les aménagements proposés.

### IV.1 Lancement de la concertation préalable

Par arrêté du 25 octobre 2017 (annexe 2), le Président du Conseil Départemental a décidé de lancer la concertation préalable, en poursuivant les modalités suivantes :

- réalisation d'une exposition publique installée au centre administratif Jean Mermoz de Rueil-Malmaison aux heures d'ouverture du public,
- tenue d'un registre sur le lieu d'exposition permettant de consigner les avis et remarques du public aux heures d'ouverture,
- mise à la disposition du public de dépliants d'information présentant l'opération, consultables au centre administratif Jean Mermoz de Rueil-Malmaison aux heures d'ouverture,
- organisation d'une réunion publique le 27 novembre 2018 à 19 heures à l'Hôtel de Ville, 13 boulevard du Maréchal Foch, salle Richelieu.

La concertation engagée s'est ainsi déroulée du 6 novembre au 22 décembre 2017, au Centre administratif Jean Mermoz de Rueil-Malmaison.

## IV.2 Modalités mises en œuvre

### - Les dépliants

Près de 6913 dépliants présentant synthétiquement le projet et les modalités de la concertation (annexe 4) ont été distribués dans les boîtes aux lettres entre les 06 et 07 novembre 2017. Suite à des plaintes d'habitants supposés ne pas avoir reçu ces dépliants le Département a interrogé le distributeur. Ce dernier a confirmé la distribution des prospectus aux dates demandées.

Par ailleurs, environ 1000 dépliants ont été mis à disposition dans les lieux publics communaux.

**La concertation préalable**  
S'informer sur le projet et participer

Le Département des Hauts-de-Seine souhaite l'organisation d'une concertation préalable en amont du projet d'aménagement afin de présenter les grandes orientations et échanger avec le public pour enrichir l'initiative. L'ensemble des acteurs concernés (habitants, associations et interlocuteurs économiques) sont invités à s'associer afin de recueillir les avis et les observations lors de cette concertation qui se déroulera du 06 novembre au 22 décembre.

**COMMENT PARTICIPER ?**

Pendant toute la durée de la concertation dans le hall du centre administratif au 16 rue Jean Mermoz aux heures habituelles d'ouverture (de 8h30 à 12h00 et de 13h30 à 18h00) :

- > visitez l'exposition qui vous informe sur le projet et ses enjeux ;
- > déposez votre avis dans les registres sur place.

**Et aussi :**

- > envoyez un courriel à [mobilites.cd92@hauts-de-seine.fr](mailto:mobilites.cd92@hauts-de-seine.fr) ;
- > assistez à la **réunion publique** :
  - le 27 novembre 2017 à 19h00 à l'Hôtel de Ville, salon Richelieu, 13 bd du Maréchal Foch

**Permanence**  
Mercredi 13 décembre 2017 de 13h30 à 18h00, hall du centre administratif au 16 rue Jean Mermoz

**CALENDRIER**

2017	2018	2019	2020	2021
<b>Concertation</b> de 06/11 à 22/12 et de 13/12 à 18/01 Hall du centre administratif 16 rue Jean Mermoz	<b>Réunion publique</b> à 19h00 Hôtel de Ville, salon Richelieu 13 bd du Maréchal Foch	<b>Permanence</b> de 13/12 à 18/01 Hall du centre administratif 16 rue Jean Mermoz	<b>Enquête publique</b>	<b>Déclaration d'utilité publique</b>

[www.hauts-de-seine.fr](http://www.hauts-de-seine.fr)  
2-16 bd Soufflot - 92015 Nanterre Cedex - Tél : 01 47 29 30 31

les Hauts-de-Seine un département **Attractif** 2017

**CONCERTATION**  
6 novembre - 22 décembre

**Aménagement RD 39**  
RUEIL-MALMAISON

Boulevards de l'hôpital Stell, Solferino et Richelieu

**Donnez votre avis**

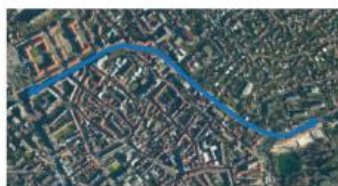
**EXPOSITION**  
Hall du centre administratif  
16 rue Jean Mermoz  
Permanence  
Mercredi 13 décembre 2017  
De 13h30 à 18h00

**RÉUNION PUBLIQUE**  
Hôtel de Ville  
13 boulevard du Maréchal Foch  
Salon Richelieu  
Lundi 27 novembre 2017 • 19h00

[www.hauts-de-seine.fr](http://www.hauts-de-seine.fr)

## Un projet en deux étapes

Le projet d'aménagement de la RD39 concerne les boulevards de l'hôpital Stell, Solferino et Richelieu.



Le Département des Hauts-de-Seine a décidé d'investir afin d'aménager un boulevard urbain fluide et paysager.

Les travaux soumis à la concertation proposent différents aménagements pour améliorer le confort de tous. Pour cela, l'aménagement paysager initialement prévu est élargi pour intégrer les boulevards de l'hôpital Stell et Richelieu. Ce projet vise notamment à réorganiser les circulations en élargissant les voies de circulation.

## 4 OBJECTIFS POUR UN PROJET AMBITIEUX



### Objectif n°1

> Donner une place à tous les usagers : piétons, cyclistes, voitures et bus, en créant une continuité de circulation le long de l'axe.



### Objectif n°2

> Développer un véritable aménagement paysager, avec la création d'espaces verts et agréables.



### Objectif n°3

> Sécuriser les accès riverains.



### Objectif n°4

> Améliorer la circulation en repensant les aménagements des carrefours.

Ce projet fait partie intégrante d'une volonté du Département des Hauts-de-Seine de moderniser ses infrastructures routières. S'efforçant à tenir compte des évolutions des moyens de transports, le Département sécurise et harmonise les voiries en réalisant des projets cohérents à l'écoute des riverains et des automobilistes.

Vue d'échelle de la future place Richelieu



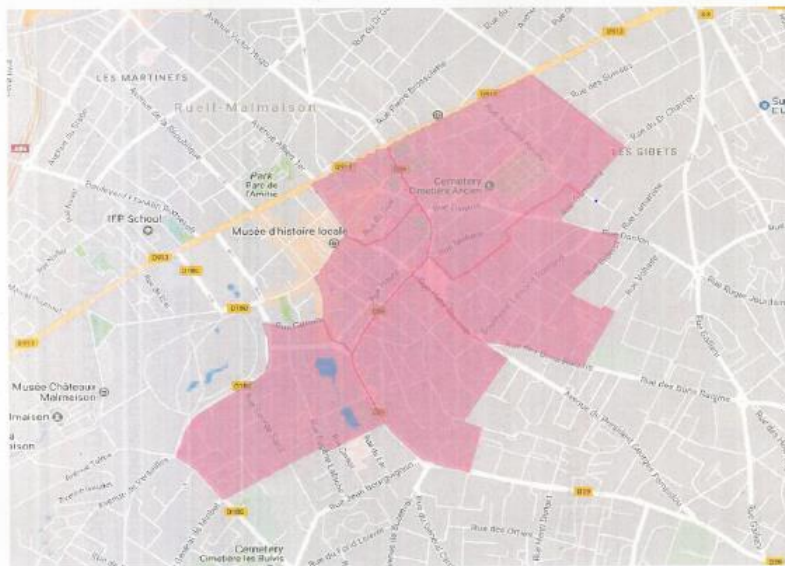
Projection depuis la rue Hally-Somme



Vue depuis la future rue Magott



CONSEIL DEPARTEMENTAL DES HAUTS-DE-SEI-RD39 RUEIL MALMAISON-Zone1 - Cartographie



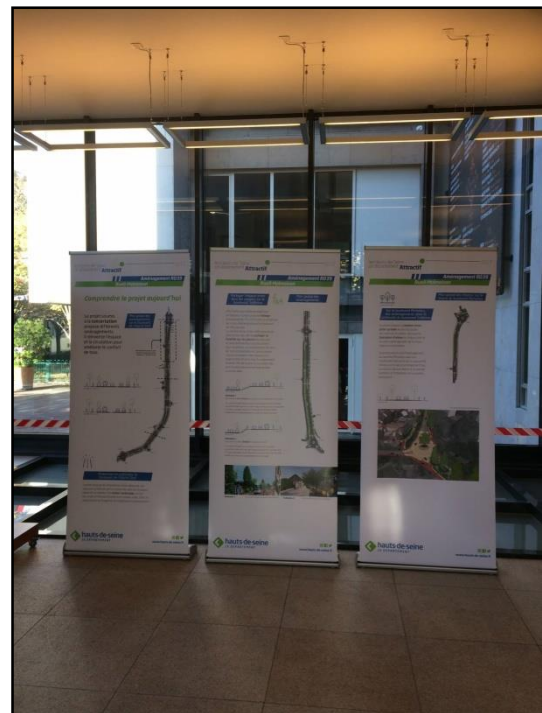
Zone de diffusion des dépliants dans la ville de Rueil-Malmaison

- Les affiches

Une cinquantaine d'affiches (annexe 5) informant de la tenue de la concertation ont également été mises en place sur les sites institutionnels et les panneaux d'affichage de la commune.

- Les panneaux d'exposition

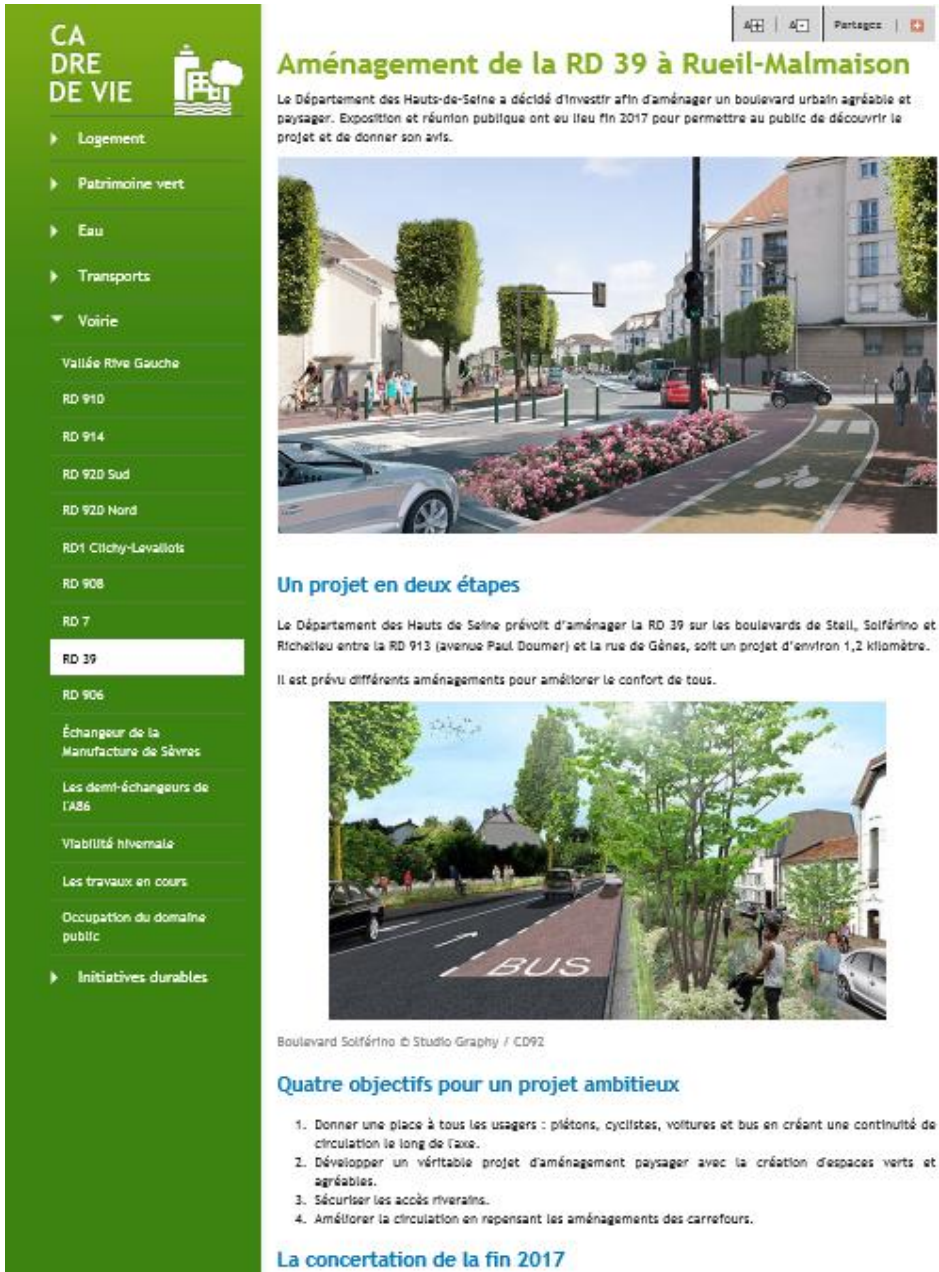
Durant la concertation, sept panneaux d'exposition accompagnés de dépliants d'information en libre-service ont été disposés dans le hall du centre administratif Jean Mermoz de Rueil-Malmaison aux heures d'ouverture.



Panneaux dans le hall du centre administratif de Rueil-Malmaison pendant la concertation

- Le site web du Département

Le Département a également ouvert une page web dédiée au projet d'aménagement sur son site, afin de mettre à disposition en version numérique les dépliants, affiches et panneaux de l'exposition : <http://www.hauts-de-seine.fr/cadre-de-vie/voirie/rd-39/>




**CA DRE DE VIE**

- Logement
- Patrimoine vert
- Eau
- Transports
- Voirie
  - Vallée Rive Gauche
  - RD 910
  - RD 914
  - RD 920 Sud
  - RD 920 Nord
  - RD1 Clichy-Levallois
  - RD 908
  - RD 7
  - RD 39**
  - RD 906
  - Échangeur de la Manufacture de Sévres
  - Les demi-échangeurs de l'AB6
  - Viabilité hivernale
  - Les travaux en cours
  - Occupation du domaine public
- Initiatives durables


## Aménagement de la RD 39 à Rueil-Malmaison

Le Département des Hauts-de-Seine a décidé d'investir afin d'aménager un boulevard urbain agréable et paysager. Exposition et réunion publique ont eu lieu fin 2017 pour permettre au public de découvrir le projet et de donner son avis.



### Un projet en deux étapes

Le Département des Hauts de Seine prévoit d'aménager la RD 39 sur les boulevards de Steil, Solférino et Richelieu entre la RD 913 (avenue Paul Doumer) et la rue de Gènes, soit un projet d'environ 1,2 kilomètre. Il est prévu différents aménagements pour améliorer le confort de tous.



Boulevard Solférino © Studio Graphy / CD92

### Quatre objectifs pour un projet ambitieux

1. Donner une place à tous les usagers : piétons, cyclistes, voitures et bus en créant une continuité de circulation le long de l'axe.
2. Développer un véritable projet d'aménagement paysager avec la création d'espaces verts et agréables.
3. Sécuriser les accès riverains.
4. Améliorer la circulation en repensant les aménagements des carrefours.

### La concertation de la fin 2017

Extrait de la page web du Département dédiée au projet



- La publication dans la presse.

Le Département a fait publier un article dans le quotidien « Le Parisien ».

## Donnez votre avis sur le futur visage de la D39

[kiosque.leparisien.fr/data/12809/reader/reader.html](https://kiosque.leparisien.fr/data/12809/reader/reader.html)

Rueil-Malmaison

**Changer le visage** des boulevards de Stoll, Solférino et Richelieu. Voilà l'objectif visé par le conseil départemental qui entend réaménager 1,2 km de voirie, à Rueil-Malmaison, entre l'avenue Paul-Doumer et la rue de Gènes. Les habitants de Rueil sont invités à prendre part à ce projet en visitant une exposition dédiée, qui se tient jusqu'au 22 décembre au centre administratif, 16, rue Jean-Mermoz. Ceux qui le souhaitent peuvent donner leur avis sur les scénarios présentés. Soit en envoyant un mail à l'adresse suivante : [mobilites.cd92@hauts-de-rueil.fr](mailto:mobilites.cd92@hauts-de-rueil.fr), soit en écrivant dans le registre au centre administratif.

- Un registre sur le lieu d'exposition

Un registre des contributions a été mis à disposition sur le lieu d'exposition permettant de consigner les avis et remarques du public afin que celui-ci puisse participer par écrit à la concertation. La copie des contributions figure en annexe 6.



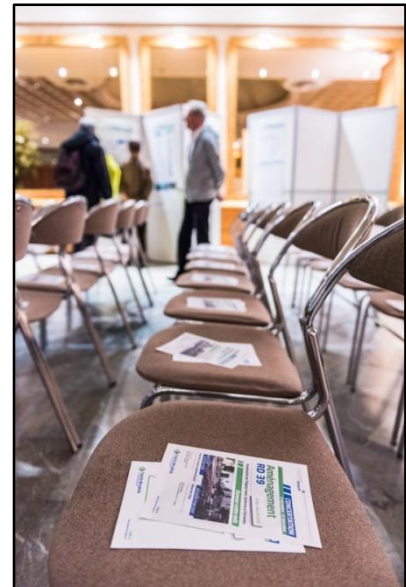
Mise à disposition d'un registre dans le hall du centre administratif.

- Une réunion publique

Une réunion publique a été organisée le 27 novembre 2017 à 19 heures à l'Hôtel de Ville, 13 boulevard du Maréchal Foch, salle Richelieu (annexe 7).

Des feuilles libres dénommées « fiches d'expression », ont été mises à disposition des participants pour qu'ils apportent leurs contributions écrites, s'ils ne souhaitent pas prendre la parole et récupérées en fin de séance.

Au cours de cette réunion, les personnes présentes ont fait part du manque de communication sur la date de cette réunion.



- Une permanence

Une permanence a été organisée le mercredi 13 décembre au centre administratif Jean Mermoz de la commune de 13h30 à 19h00, afin de dialoguer avec le public n'ayant pas pu participer à la réunion publique.

- Une adresse de messagerie de la direction des Mobilités du Département

Le Département a enfin mis à disposition une adresse de messagerie de la direction des mobilités ([mobilites.cd92@hauts-de-seine.fr](mailto:mobilites.cd92@hauts-de-seine.fr)) pour que les participants puissent s'ils le souhaitent, apporter leurs contributions par voie électronique.

### IV.3 Défauts constatés dans la communication

Le Département a constaté une insuffisance de communication concernant l'ouverture de la concertation, confirmée par une affluence relativement faible lors de la réunion publique puisque seulement 50 personnes étaient présentes. Par ailleurs, 15 personnes se sont plaintes (soit par écrit, soit lors de la réunion publique) du manque d'information sur la tenue de la concertation.

Après enquête, il a été constaté que des copropriétés et résidences comme les Hespérides et Richelieu, pourtant incluses dans le zonage de distribution, n'avaient probablement pas reçu de dépliants, et ce, malgré les affirmations du prestataire chargé de la distribution.

Compte tenu de ce constat, le Département a décidé de rouvrir la concertation durant un mois pour corriger ce déficit.

### IV.4 Réouverture de la concertation

Par arrêté du 26 février 2018, (annexe 3), le président du conseil départemental a décidé, compte tenu de l'intérêt porté par le public à ce projet, de rouvrir la concertation relative au projet de réaménagement en poursuivant les modalités suivantes :

- réalisation d'une exposition publique installée au centre administratif Jean Mermoz de Rueil-Malmaison aux heures d'ouverture du public,
- tenue d'un registre sur le lieu d'exposition permettant de consigner les avis et remarques du public aux heures d'ouverture,
- mise à la disposition du public de dépliants d'information présentant l'opération, consultables au centre administratif Jean Mermoz de Rueil-Malmaison aux heures d'ouverture,

La concertation a donc été prolongée du 26 février au 23 mars 2018. L'exposition a été remise sur site à ces dates ainsi que le registre. Les dépliants d'information présentant l'exposition ont eux aussi été mis à disposition. La boîte courriel prévue pour recevoir les observations du public a été maintenue pendant ces dates.

L'augmentation des contributions sur la deuxième période de concertation montre que l'information a cette fois bien été relayée.

### IV.5 Poursuite du dialogue avec les riverains.

- Les débats avec un public ciblé

Une réunion d'échange en présence de la Commune, des deux copropriétés (Solférino et Richelieu) mitoyennes frappées d'alignement et du Département s'est déroulée le jeudi 12 octobre à 18h30 à l'Hôtel de Ville. Cette réunion a permis de leur présenter en détail le projet, de faire une première évaluation de l'impact du projet et d'évoquer la possibilité de mutualisation des entrées/sorties.

- Réunion publique de restitution

La commune de Rueil-Malmaison a organisé le jeudi 3 mai 2018 à 19h00 à l'auditorium de la Médiathèque une réunion publique de restitution avec la participation du Département. Pour prévenir les Ruellois, la commune a fait distribuer dans les boîtes aux lettres un courrier du maire les invitant à participer à cette réunion sur inscription (annexe 8). Cet échange avait pour but de répondre aux questionnements et remarques faites par les habitants durant la concertation, de présenter à nouveau les grandes orientations du projet, et d'éclaircir les points restant en suspens suite à la clôture de la concertation.

- Réunion avec les riverains du Boulevard de Stell

Après cette dernière réunion, les riverains du boulevard de l'hôpital de Stell ont continué à questionner la commune sur la solution présentée lors de la concertation. La commune a donc proposé aux riverains d'engager une réflexion supplémentaire. Leur principale demande, évoquée lors d'une réunion tenue le 12 novembre 2018 était le maintien de la contre-allée sur le boulevard de Stell, variante non proposée lors de la concertation (résumé de la réunion annexe 9).

Par courrier du 13 décembre 2018, le maire a informé le département de cette réunion et lui a demandé d'étudier cette variante (annexe 10).

## V. LE BILAN DE LA CONCERTATION PREALABLE

### V.1 La participation en chiffres

La réunion publique a permis d'associer près de 50 personnes.

La réunion de restitution organisée par la commune de Rueil-Malmaison avec la participation active du Département s'inscrivant après la concertation préalable a permis de réunir près de 70 personnes.

Chaque réunion a fait l'objet d'une synthèse figurant annexe 7,8.

La réunion publique a fait l'objet de 15 interventions de l'auditoire pour la réunion publique et 23 interventions lors de la réunion de restitution.

Aucune participation par écrit via la fiche d'expression n'a été transmise.

La participation orale en réunion publique n'est pas intégrée dans les statistiques ci-dessous, en raison des conditions de participation spécifiques (notamment le temps imparti et la prise de parole en public), mais elle fait partie intégrante de la synthèse des contributions ci-après.

Ont été relevées :

- 27 contributions sur le registre entre le 6/11/2017 et le 22/12/2017
- 13 contributions hors concertation entre 23/12/2017 et le 25/02/2017
- 32 contributions sur le registre entre 26/02/2018 et 23/03/2018

Soit 72 contributions dont la copie des pages des registres figurent en annexe 6.

- 25 contributions sur la messagerie du Département entre le 6/11/2017 et le 22/12/2017
- 14 contributions hors concertation entre 23/12/2017 et le 25/02/2017
- 26 contributions sur messagerie du Département entre 26/02/2018 et 23/03/2018.

Soit 65 messages dont les résumés figurent dans le tableau des avis en annexe 11.

Les contributions exprimées entre la concertation et sa réouverture ont été comptabilisées comme faisant partie de celle-ci. Au total, la concertation a permis de recueillir 137 contributions écrites, dont la compilation figure dans le tableau des avis en annexe 11.

## V.2 Les thématiques abordées

Les thèmes récurrents abordés lors de la concertation sont développés ci-après.

<b>Thèmes généraux abordés</b>	<b>Nombre de contributions ayant porté sur le thème</b>
<b>Nuisances sonore, pollution air, impact visuel</b>	<b>23</b>
<b>Sécurité vélo</b>	<b>23</b>
<b>Sécurité piétons</b>	<b>17</b>
<b>Stationnement</b>	<b>24</b>
<b>Sécurité entrée/sortie</b>	<b>19</b>
<b>Une file par sens</b>	<b>30</b>
<b>Achat foncier et compensation</b>	<b>11</b>
<b>Bus</b>	<b>11</b>
<b>Carrefours franchissement</b>	<b>12</b>
<b>Arbres</b>	<b>4</b>
<b>Thèmes particuliers abordés</b>	
<b>Résidences impactées</b>	<b>29</b>
<b>Compréhension du projet</b>	<b>37</b>
<b>Concertation 2011</b>	<b>29</b>
<b>Non distribution dépliants</b>	<b>15</b>

Plus généralement, 46 contributions écrites témoignent d'une adhésion globale au projet contre 29 contributions opposées au projet car les contributeurs souhaitent voir reposer un scénario de la contre-allée côté coteaux sur le boulevard de Solférino.

Il est à noter que les éléments des contributions portaient le plus souvent sur plusieurs thèmes. Les autres contributions écrites comportent le plus souvent des réserves sur certains aspects, notamment le stationnement réservé, le maintien de la contre-allée sur le boulevard de Stell, la sécurité des usagers, le choix d'une file par sens, ainsi que des suggestions pour améliorer le projet.

Les réclamations ont porté sur :

- ✓ la non distribution des dépliants (4%) ;
- ✓ la demande de participation à la réunion de restitution (7%).

Le tableau des avis joint en annexe 11 permet de disposer de statistiques plus détaillées sur les sujets abordés.

### V.3 La synthèse des contributions

Le projet a pour objectif de donner une place à tous les usagers en aménageant les boulevard Stell-Solférino-Richelieu pour accueillir l'ensemble des modes de déplacements (piétons, vélos, voitures, bus) grâce à l'élargissement des trottoirs, la création de pistes cyclables sur trottoir, une chaussée confortable avec une file pas sens, et l'insertion de couloirs d'approche réservés au bus.

Dans un premier temps et afin de répondre aux contributions, le Département a synthétisé les contributions équivalentes tant écrites qu'orales.

Dans un second temps, le Département a regroupé les contributions en fonction des thèmes, auxquels viennent s'ajouter trois sujets particuliers : les résidences en partie expropriées par les travaux, la concertation de 2011, les demandes de précision sur le projet.

Les contributions concernant le choix du scénario n'ont pas permis de faire ressortir une préférence entre les deux scénarii du boulevard Solférino (solution mixte ou piste cyclable sur trottoir) présentés ci-dessous.

#### **Scénario 1** Une contre-allée mixte pour les cyclistes, piétons et voitures



Dans le scénario 1, les vélos circulent dans la contre-allée et ne peuvent rejoindre le boulevard de Solférino en empruntant les carrefours Haby Sommer ou Richelieu.

A mi-parcours, au niveau de la rue Mauguest une rampe d'accès permet de rejoindre le boulevard Solférino et d'utiliser la traversée piétonne située dans le prolongement.

#### **Scénario 2** Une piste cyclable dédiée sur le trottoir le long de la voirie



Dans le scénario 2, les vélos circulent sur une piste cyclable sur trottoir au niveau du boulevard dans les deux sens de circulation.

Quel que soit le scénario, si un cycliste souhaite se rendre côté coteau alors qu'il se dirige dans le sens montant, il devra pour cela emprunter les passages protégés pour traverser le boulevard.

Le Département a fourni une réponse à chaque question en indiquant, le cas échéant, les éléments qu'il retient pour la suite du projet. La synthèse des contributions figure dans les pages qui suivent.

#### V.4 Les nuisances

##### **Pollution sonore**

- *Quels aménagements seront proposés pour réduire le bruit de la circulation ?*
- *Quel type de prise en charge sera proposé pour les habitations ?*

##### **Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

A ce stade du projet, les études de mesure de bruit n'ont pas été faites. Toutefois l'aménagement proposé n'a pas pour vocation d'augmenter le trafic mais d'en améliorer la fluidité, ce qui de façon générale a pour conséquence de maintenir, voir de diminuer le niveau sonore de la circulation.

Actuellement, au niveau du Boulevard de l'hôpital de Stell, l'espace libéré par la suppression de la contre-allée permet de créer une piste cyclable et de proposer de larges trottoirs confortables, qui éloigneront la chaussée des habitations.

De plus au niveau du Bd Solférino les habitations côté centre ville se trouvent actuellement très proches de la chaussée, en raison de l'étroitesse des trottoirs dont la largeur est inférieure à un mètre. Ainsi, la création d'une contre-allée côté centre-ville permet de déporter la chaussée à environ 10 m des habitations, ce qui entraîne une diminution des nuisances sonores. En outre, pour les habitations situées côté coteaux, la création de larges trottoirs et d'une piste cyclable éloignera également la chaussée des habitations.

En revanche, la surélévation du boulevard Solférino va déplacer le bruit vers les habitations en hauteur et modifier le champ de vision des riverains en rez-de-chaussée.

La circulaire n°97-110 du 12 décembre 1997 du code de l'environnement relatif à la prise en compte du bruit dans le cadre de l'aménagement de routes existantes du réseau national, décrit les étapes d'évaluation des nuisances sonores (principe d'antériorité, calculs prévisionnels, mode de protection, contrôle du respect de la réglementation). Par conséquent, l'étude d'impact à venir, qui sera présentée à l'enquête publique, précisera en de nombreux points du projet un état initial et l'incidence sonore des aménagements projetés notamment sur les façades des riverains.

Ainsi, l'étude d'impact permettra de caractériser les habitations en bord de voie par niveau de bruit.

Cependant, le Département cherchera à limiter l'impact de l'aménagement sur le plan acoustique en proposant un enrobé (couche superficielle de la chaussée) phonique, c'est-à-dire absorbant le bruit du roulement.

En cas de dépassement des seuils définis par la réglementation, le Département pourra prendre en charge les travaux de protection individuelle proposés comme la protection des façades, le double vitrage...



Toutefois, en milieu urbain l'insertion d'écran acoustique reste complexe et n'est proposé que ponctuellement pour des cas particuliers et en dernier recours. En effet un mur antibruit n'est efficace que s'il est proche de la source émettrice et pas nécessairement près des habitations ; suivant sa hauteur et son positionnement, il peut apporter de l'ombre aux habitations ou créer des zones fermées, et procurer ainsi un autre type de désagrément.

### **Pollution de l'air**

- *La solution proposée entraîne une augmentation de la pollution de l'air et du bruit par rapport à celle proposée en 2011.*

### **Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

En 2011, le projet soumis à la concertation portait uniquement sur la section du Boulevard Solférino. Il en était ressorti deux demandes principales : la première relevait d'une volonté d'étendre le projet, tandis que la seconde concernait le positionnement de la contre-allée. Le projet présenté aujourd'hui en tient compte, car il porte sur trois boulevards. Il n'est donc pas possible de comparer la pollution de l'air entre les deux projets car le linéaire n'est pas identique. Seules des mesures de pollution de l'air effectuées avant et après l'aménagement peuvent être comparées.

En outre, la conception du projet veillera à apaiser la circulation en limitant les vitesses, en sécurisant les traversées, en optimisant la part des aménagements et en contribuant à réduire et compenser d'éventuelles gênes. Toutes ces mesures contribueront à atténuer les émissions de particules fines dans l'air.

Néanmoins, l'enquête générale transports (EGT 2010) de la Région Ile-de-France fait état d'une diminution des véhicules motorisés dans les déplacements des Hauts-séquanais et des Franciliens. En l'occurrence, le projet ne vise pas à accroître le trafic routier, mais à le fluidifier.

De plus, le code de l'environnement impose des études particulières sur la pollution atmosphérique (L.220-2). Le volet air et santé de l'étude d'impact est encadré, entre autre, par une circulaire relative à la prise en compte des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impact.

Ces futures études de circulation présentées à l'occasion de l'enquête publique, permettront de préciser finement l'évolution du trafic routier sur la zone et d'en déduire les conséquences sur la pollution de l'air et le bruit.

### **Impact visuel**

- *La surélévation du boulevard Solférino va abaisser le champ de vision des riverains et augmenter les nuisances sonores.*
- *Je crains que ma maison soit dans une cuvette à cause de l'élévation de la route et que mon habitation soit transformée en cave. Je refuse les 2 scénarios proposés car je ne souhaite pas de talus devant les logements.*

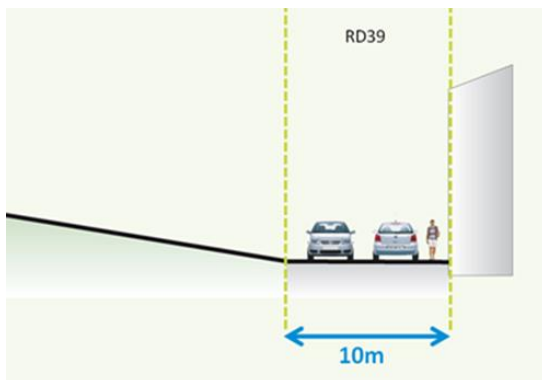
## Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

Aujourd'hui, les trottoirs sont très étroits, dangereux, encombrés de poteaux et d'éclairage public, inadaptés à la circulation piétonne et notamment aux personnes à mobilité réduite, d'où la nécessité d'élargir le boulevard Solférino.



Bd Solférino aujourd'hui (© CD92)

Compte tenu du relief et de la nécessité de garder le niveau des seuils des habitations, la création d'un talus est indispensable.



Emprise actuelle



Emprise projet

Dans la configuration présentée lors de la concertation, la chaussée principale se situera à environ 10,50 m du front bâti au lieu de 1,10 m comme actuellement.

L'éloignement de la chaussée entraînera une diminution des nuisances, mais le rehaussement de la route provoquera la création d'un talus et le déplacement du bruit vers les habitations en hauteur. Dans une certaine mesure, le talus servira d'écran au bruit pour les habitants du rez-de-chaussée, les piétons, etc.

## Boulevard Solférino PROFIL 2017 - CONTRE-ALLEE COTE CENTRE VILLE



Contre-allée Bd Solférino (© CD92 / Studio Graphy)

De plus, à ce stade des études, la hauteur du talus varie suivant la topographie du terrain pour atteindre une hauteur maximale d'environ 2 m. Ce talus paysager offrira un aspect végétal distant de plus de 10 m du front bâti. Ainsi, l'ombre projeté du talus, n'atteindra pas les habitations et offrira une perspective arborée sans effet cuvette, les véhicules ne stationneront plus devant les fenêtres des résidents. Le cadre de vie des habitants en rez-de-chaussée en sera amélioré.

Les futures études environnementales permettront de recenser les habitations en bordure de voie devant éventuellement nécessiter des protections pour diminuer les nuisances avérées.

## V.5 Sécurité vélos

- Pourquoi ne pas proposer une séparation entre les vélos et les piétons avec des pistes cyclables plus larges ?

### Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

La cohabitation entre piétons et cyclistes sur un même espace est un sujet de réflexion récurrent en milieu urbain, car la place disponible y est souvent limitée.

Les pistes cyclables sur trottoir peuvent être une source de conflits entre les piétons et les cycles, si le positionnement de chacun n'est pas clairement identifié et matérialisé.

Afin d'éviter cet écueil dans le projet, les pistes cyclables sur trottoir seront dès que possible séparées de la partie piétonnière par des arbres d'alignement ou de la végétation, créant à la fois un effet de limite physique et visuelle. Par contre, ce principe n'est pas réalisable sur l'ensemble du projet.

Toutefois, pour être visibles, les pistes cyclables non isolées physiquement seront encadrées par une large ligne de rives continue renforcée par l'emploi de matériaux tactiles, de pictogrammes, de signalétiques de passage piétons et de couleurs contrastées.

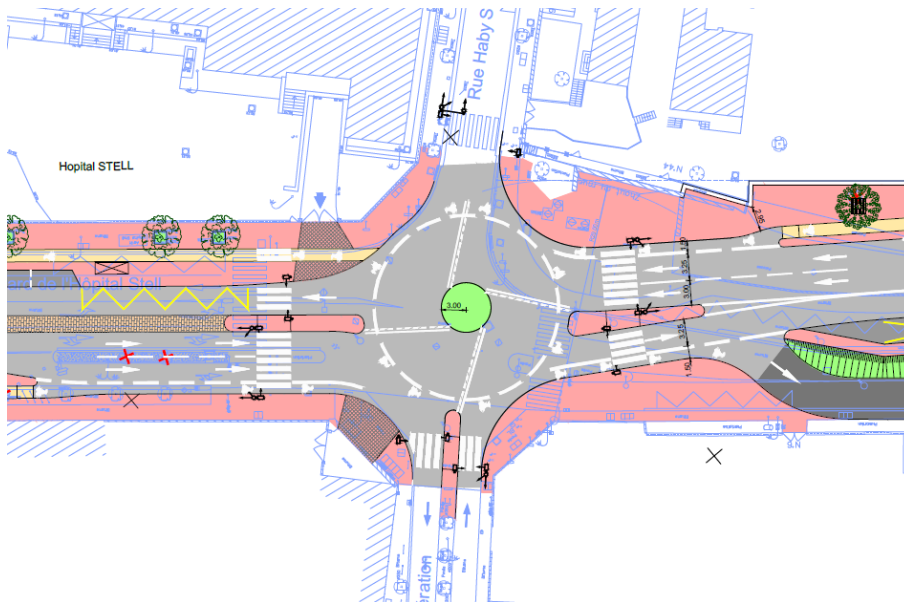
Dans le projet, la largeur des pistes cyclables unidirectionnelles est de 1,50 m, conformément à la réglementation et correspondent à un espace suffisant pour circuler en toute sécurité.

Tandis que la largeur des trottoirs est comprise entre 1,70 m et 3,50 m ce qui est très confortable, car la législation impose une largeur minimale de 1,40 m pour la circulation des personnes à mobilité réduite.

- Pourquoi les pistes cyclables ne sont pas maintenues dans les carrefours ?

### Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

D'une manière générale, lorsque l'emprise projet est suffisante, la piste cyclable sur trottoir reste reportée sur chaussée au niveau des intersections. Dans le projet, l'espace public est limité et ne nous permet pas d'insérer la piste cyclable à l'extérieur du carrefour ce qui est le cas des carrefours Haby Sommer et Richelieu.



Carrefour Haby Sommer

Compte tenu des mouvements tournant, il peut être préférable de faire cohabiter les cyclistes et les voitures dans le carrefour, pour que chacun reste visible l'un par rapport à l'autre pour une meilleure sécurité.

De plus, pour sécuriser ce changement de positionnement qui consiste à déporter les cycles sur la chaussée et afin de renforcer la perception de la piste pour l'automobiliste, des flèches, pictogrammes (vélo blanc) et revêtements différents sont ajoutés sur la chaussée.

- *Pourquoi ne pas mettre en place un stop pour les voitures tournant à droite ou une surélévation de la piste cyclable ?*

#### **Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

La mise en place d'un stop pour les voitures tournant à droite n'est pas possible car le panneau stop oblige tous les véhicules circulant sur les voies à marquer l'arrêt.

La surélévation de la piste cyclable donne du relief à l'espace public le rendant accidentogène pour les personnes malvoyantes ou à mobilité réduite.

Toutefois l'installation d'un ralentisseur, dans les rues perpendiculaires obligerait les voitures tournant à droite à réduire leur vitesse pour y accéder, pourra être proposé. La mise en place de cette plateforme peut entraîner la requalification de la rue en zone 30 Km. Cette solution sera prise en compte lors de nos prochaines études.

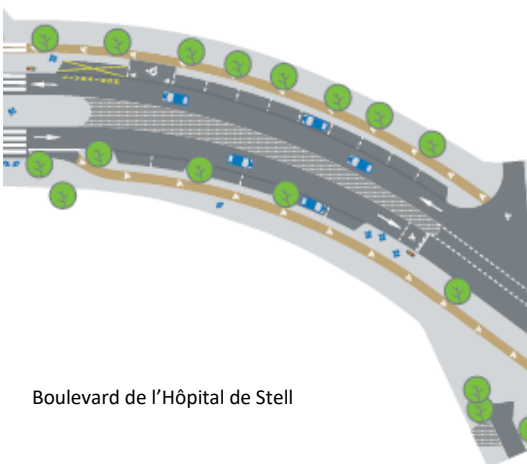
- *Comment protéger les pistes cyclables du stationnement non autorisé des voitures comme sur l'avenue Gallieni ?*

#### **Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

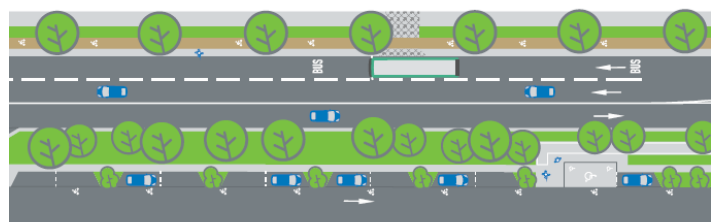
La piste cyclable de l'avenue Gallieni est une piste située sur la chaussée ; ce qui a pour inconvénient de n'offrir aucun obstacle aux conducteurs. Les automobilistes peuvent donc rouler ou stationner sur la piste cyclable.

Dans le projet proposé, la piste cyclable est sur le trottoir. Dans ce cas, le conducteur devra franchir la bordure du trottoir pour l'atteindre.

De plus au niveau du boulevard de Stell, la piste cyclable sur trottoir est positionnée après le stationnement longitudinal ou derrière les alignements d'arbres le long du trottoir, empêchant de fait tout stationnement illicite.



Boulevard de l'Hôpital de Stell



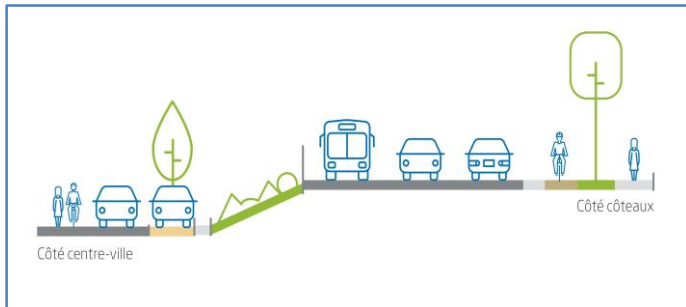
Boulevard Solférino

- Pourquoi une seule piste cyclable sur le Bd Solférino ?

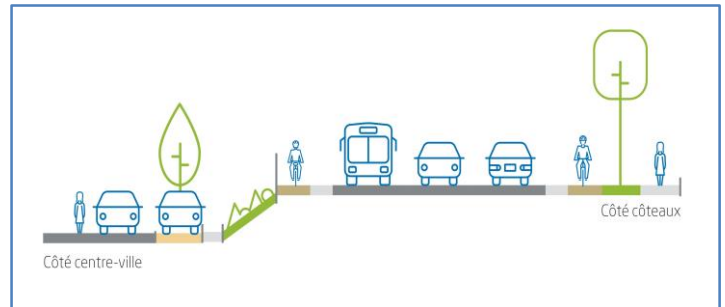
### Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

Dans le scénario 1, le boulevard Solferino a une piste cyclable unidirectionnelle sur trottoir dans le sens descendant et une piste cyclable bidirectionnelle dans la contre-allée.

Dans le scénario 2, le boulevard Solferino dispose comme les autres boulevards, d'une piste cyclable unidirectionnelle sur chaque trottoir dans le sens montant et descendant.



**Scénario 1**



**Scénario 2**

- Il n'est pas possible pour un cycliste venant de la RN13 de rejoindre directement la rue des Clos Beauregards sans circuler sur la chaussée.

### Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

Lorsqu'un cycliste circule dans la contre allée dans le sens nord – sud du carrefour Haby Sommer vers le carrefour Richelieu, il ne lui sera pas possible de rejoindre la rue des Clos Beauregards sans passer par le carrefour Richelieu, ce qui rallonge le trajet vélo d'environ 200 m.

Il reste toutefois la possibilité au cycliste de circuler sur la chaussée et de tourner à gauche pour accéder directement à la rue des Clos Beauregards, si le traçage au sol le lui autorise.

Cette remarque sera prise en compte et étudiée dans les prochaines études techniques en proposant aux vélos d'utiliser les traversées piétonnes.

- Quel dispositif peut-être mis en place pour limiter la vitesse des vélos surtout en sortie des immeubles et écoles ?

### Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

Les guides techniques recommandent de positionner les aménagements cyclables côté chaussée pour minimiser le conflit potentiel « vélos/piétons ». Les espaces attribués à chacun doivent être confortables et bien délimités à l'aide de pictogrammes (vélo blanc) et les revêtements doivent être différents afin d'éviter les déplacements en dehors de l'espace attribué à chacun, source de risque d'accident.

Il n'y a pas de solution idéale pour faire circuler les vélos en toute sécurité qu'ils soient positionnés sur le trottoir ou sur la chaussée, car les conflits « vélos/piétons » ou « vélos/voitures » restent présents. Lorsque les vélos circulent sur la chaussée, les voitures en stationnement le long de la voie peuvent les heurter avec leur portière ou en sortant du stationnement.

- Souhaite que les pistes cyclables puissent être aussi utilisées par les rollers et trottinettes.

### Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

Le code de la route ne définit pas clairement les utilisateurs de trottinette et de rollers comme des piétons. En l'absence de réglementation spécifique sur la circulation des « engins à roulettes », équipés d'un moteur ou pas, le site Service-public.fr confirme que les utilisateurs de rollers, skateboards ou trottinettes (sans moteur) sont considérés comme des piétons et doivent à ce titre, circuler uniquement sur les trottoirs, respecter les feux tricolores et emprunter les passages protégés (articles

R.412-36 à 43 du code de la route), tandis que les *engins de déplacement électrique* (hoverboard, gyropodes, monoroue, trottinette électrique) doivent donc rouler sur la route. Le Département reste vigilant sur l'évolution de cette réglementation.

- *Souhaite la mutualisation piéton/vélo le long de l'axe comme sur la promenade le long de l'hippodrome.*

#### **Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

La mutualisation de l'espace « piétons /vélos » est prévue dans la contre-allée du boulevard Solférino avec la création d'une zone de circulation apaisée limitée à 30 km/h.

Par ailleurs, cette contre-allée pourrait passer en zone de rencontre, puisqu'en agglomération, les zones de rencontre cherchent à faire cohabiter de manière apaisée dans un même espace les piétons et les véhicules, mais également à permettre le développement de la vie locale. Ainsi, les piétons circulant sur la chaussée ont la priorité sur les véhicules, les véhicules motorisés ne peuvent excéder une vitesse de 20 km/h et les cycles y sont autorisés, y compris à contre-sens de la circulation.

- *Au sujet de la sécurité, éviter les panneaux STOP pour les vélos, les obstacles (plots, barrières) ou chicanes sur le parcours, faciliter l'insertion des vélos sur la chaussée et dans les carrefours, installer une bordure d'une hauteur d'une dizaine de centimètres pour isoler les vélos.*

#### **Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

Ces remarques seront prises en compte dans les prochaines étapes techniques du projet ; une grande vigilance sera apportée à l'insertion des vélos sur la route, à l'implantation de la signalisation et du mobilier urbain.

La séparation de la piste cyclable du piéton par une bordure d'une dizaine de centimètres n'est pas actuellement retenue par le Département car cette bordure est plutôt utilisée pour des pistes bidirectionnelles et pourrait être accidentogène pour les piétons et les personnes malvoyantes



© Cerema

- *Avez-vous prévu des stationnements pour les vélos ?*

#### **Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

Le projet veillera à pourvoir à l'implantation du stationnement des vélos dans les prochaines études.

- *Se réfère à la photo de l'affiche pour nous twitter " Parfaite la jonction de la piste cyclable en guillotine masquée par le massif fleuri. Mettez vos gosses dessus qu'on rigole" ou " Piste cyclable au milieu du trottoir. Où comment générer des accidents entre piétons et cyclistes : bravo !"*

### Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

L'effet masque de la végétation est pris en compte dans le projet, en proposant une palette de végétaux de petite taille n'obstruant pas la vue et respectant la règle de sécurité qui indique que, dans les zones de dégagement, la hauteur des végétaux ne pourra excéder 1 m au-dessus de l'axe de la chaussée et le cône de visibilité aux intersections et point de conflit potentiels seront préservés.

De même, la cohabitation entre piétons et cyclistes sur un même espace est un sujet source de conflits lorsque le positionnement de chacun n'est pas respecté. Les solutions d'aménagement permettant de distinguer chaque espace sont indiquées plus haut dans ce chapitre.

Afin de mieux appréhender le projet, le Département met à disposition du public les panneaux de la concertation ainsi que le dossier présenté lors de la réunion publique sur son portail.

les Hauts-de-Seine un département **Attractif** 2017

**CONCERTATION**  
6 novembre - 22 décembre

**Aménagement RD 39**  
RUEIL-MALMAISON

**Boulevards de l'hôpital Stell, Solferino et Richelieu**

**Donnez votre avis**



**EXPOSITION**  
**Hall du centre administratif**  
16 rue Jean Mermoz  
**Permanence**  
Mercredi 13 décembre 2017  
De 13h30 à 18h

**RÉUNION PUBLIQUE**  
**Hôtel de Ville**  
13 boulevard du Maréchal Foch  
Salon Richelieu  
Lundi 27 novembre 2017 • 19h

 **hauts-de-seine**  
LE DÉPARTEMENT

  
[www.hauts-de-seine.fr](http://www.hauts-de-seine.fr)



## V.6 Sécurité piétons

- *Qu'allez-vous faire pour sécuriser les traversées piétonnes, car les piétons sont confrontés actuellement au flot de la circulation ?*

### Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

L'implantation de feux tricolores avec un îlot refuge à chaque passage protégé permet de stopper les véhicules, de sécuriser au mieux les traversées et de permettre aux piétons de s'engager en toute sécurité. Le phasage des feux limite la pratique de vitesses excessives en imposant une vitesse de circulation. En cas de dépassement, l'automobiliste devra attendre au prochain feu qui sera rouge à son arrivée.

Dans le projet, toutes les traversées piétonnes sont maintenues.

Une traversée supplémentaire autorisant le franchissement du talus pour accéder directement à la contre-allée du boulevard Solférino (au niveau de la rue Maugest ) a été rajoutée, évitant aux piétons de devoir aller jusqu'au carrefour Richelieu ou Haby Sommer pour se rendre dans le centre- ville.

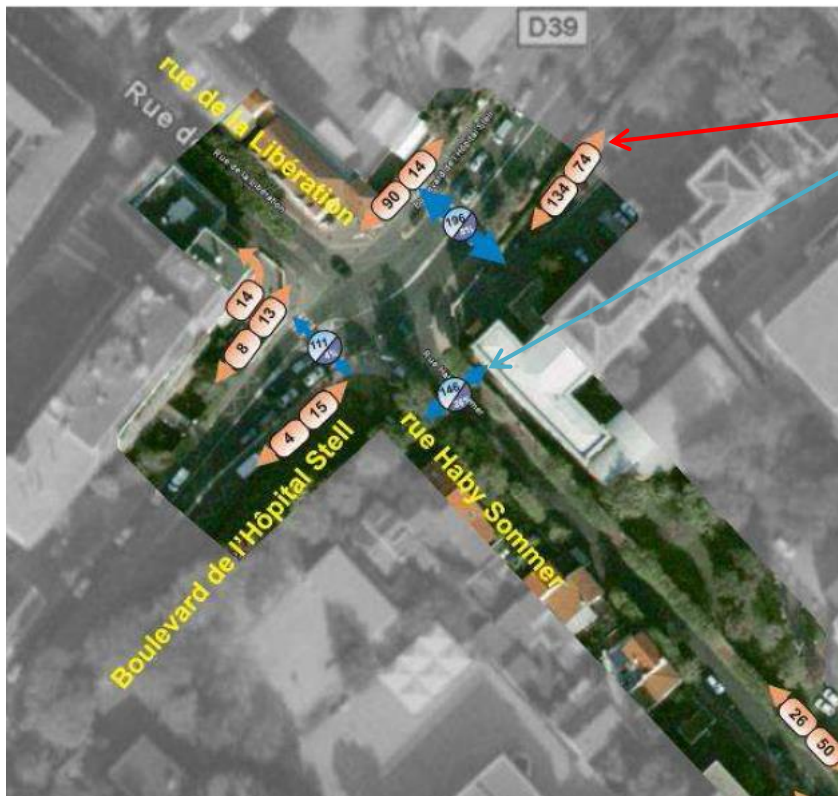
- *La contre-allée côté coteaux proposée en 2011 était plus sécuritaire pour les enfants se rendant au collège Marcel Pagnol.*

### Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

Aucune étude ne démontre que la position d'une contre allée d'un côté ou de l'autre d'un boulevard est plus sécuritaire suivant son positionnement.

Dans les études de circulation faites par le département, les comptages piétons aux abords du collège Marcel Pagnol ont montré qu'à l'heure de pointe du matin, le trottoir le plus fréquenté était celui de l'angle Haby Sommer / Bd Stell côté impair vers l'hôpital.

Ce trottoir est 9 fois plus emprunté que celui de l'angle Haby Sommer / Bd Stell côté impair vers la place Richelieu. La proportion de fréquentation reste la même pour l'heure de pointe du soir.



Synthèse des comptages piétons octobre 2009 (heure de pointe matin)

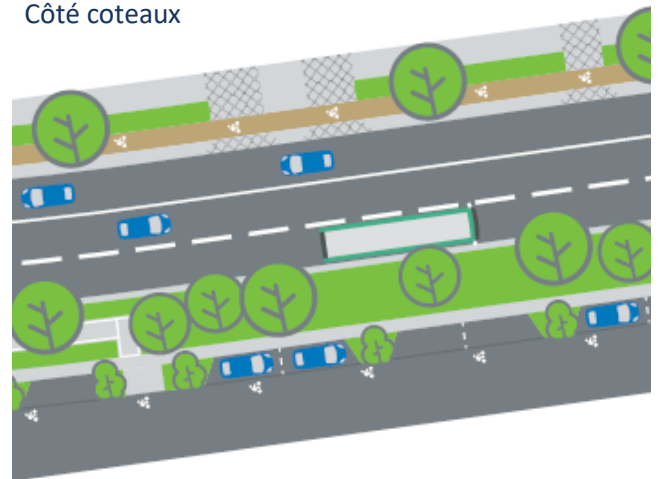
En 2011, la contre-allée côté coteau n'était donc pas présentée comme plus sécurisante que celle côté centre ville.

En revanche, la reprise de l'étude avec une piste cyclable sur trottoir a permis de porter une attention particulière à la sécurité des piétons en proposant côté coteaux un trottoir de 3,50 m de large bien isolé de la piste cyclable par des plantations. A l'opposé, la proposition de 2011 ne présentait qu'un trottoir de 1,5 m le long de la chaussée.

De plus, la création d'une contre-allée côté centre-ville offre un maillage du cœur de Rueil-Malmaison par une desserte piétonne. Cette contre-allée sera un espace affecté aux circulations douces où seuls les riverains et les personnes cherchant un stationnement pourront circuler en voiture. Cette contre-allée pourra être proposée en zone de circulation apaisée limitée à 30 km/h et éventuellement être transformé en zone de rencontre limitée à 20 km/h.



Côté coteaux



Côté centre-ville

© CD92 / Studio Graphy

**concertation 2017**

- *Comment assurer la sécurité des piétons, ne peut-on pas réduire la vitesse excessive des véhicules ?*

### **Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

S'agissant d'une route départementale, la vitesse de déplacement (conforme au code de la sécurité routière) est de 50 km/h en agglomération. La RD 39 est une liaison intercommunale dont l'usage est incompatible avec une diminution de la vitesse générale à 30 km/h.

Le phasage des feux le long de l'itinéraire sera étudié de façon à rendre constants les temps de parcours et à moduler la vitesse de déplacement des véhicules. L'implantation de feux tricolores avec un îlot refuge à chaque passage protégé permet de stopper les véhicules, de sécuriser au mieux les traversées et de permettre aux piétons de s'engager en toute sécurité.

Le Département alertera la commune sur les problèmes d'incivilités et de vitesse excessive, car seul le Maire dispose de l'autorité pour exercer le pouvoir de police sur sa commune.

- *Je trouve les trottoirs trop étroits sur le Bd Stell, qu'allez vous faire pour les sécuriser ?*

**Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

A ce niveau d'étude, le projet propose une largeur du trottoir de 1,80 m dans sa partie la plus étroite et de 3,70 m dans sa partie la plus large.

L'arrêté du 15 janvier 2007 portant application du décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics impose une largeur minimale de trottoir 1,40 m libre de mobilier ou de tout autre obstacle éventuel.

La réglementation est basée sur la largeur nécessaire aux personnes à mobilité réduite. Dans le projet, le piéton dispose donc d'un espace confortable pour circuler en toute sécurité.

- *Je souhaite que soient étudiés de manière systématique les tourne- à-droite en conflit avec les piétons.*

**Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

Les usagers de la route particulièrement vulnérables comme les piétons et les vélos sont, au regard du Code de la Route, prioritaires par rapport aux voitures. Rien ne peut obliger une voiture à s'arrêter, mais on peut, toutefois, renforcer la sécurité en surélevant toutes les traversées longitudinales obligeant ainsi les conducteurs à ralentir et leur donner une meilleure visibilité.

Le Département prend en compte cette remarque et l'étudiera dans ses prochaines études et sollicitera l'avis de la commune et l'exploitant à ce sujet.

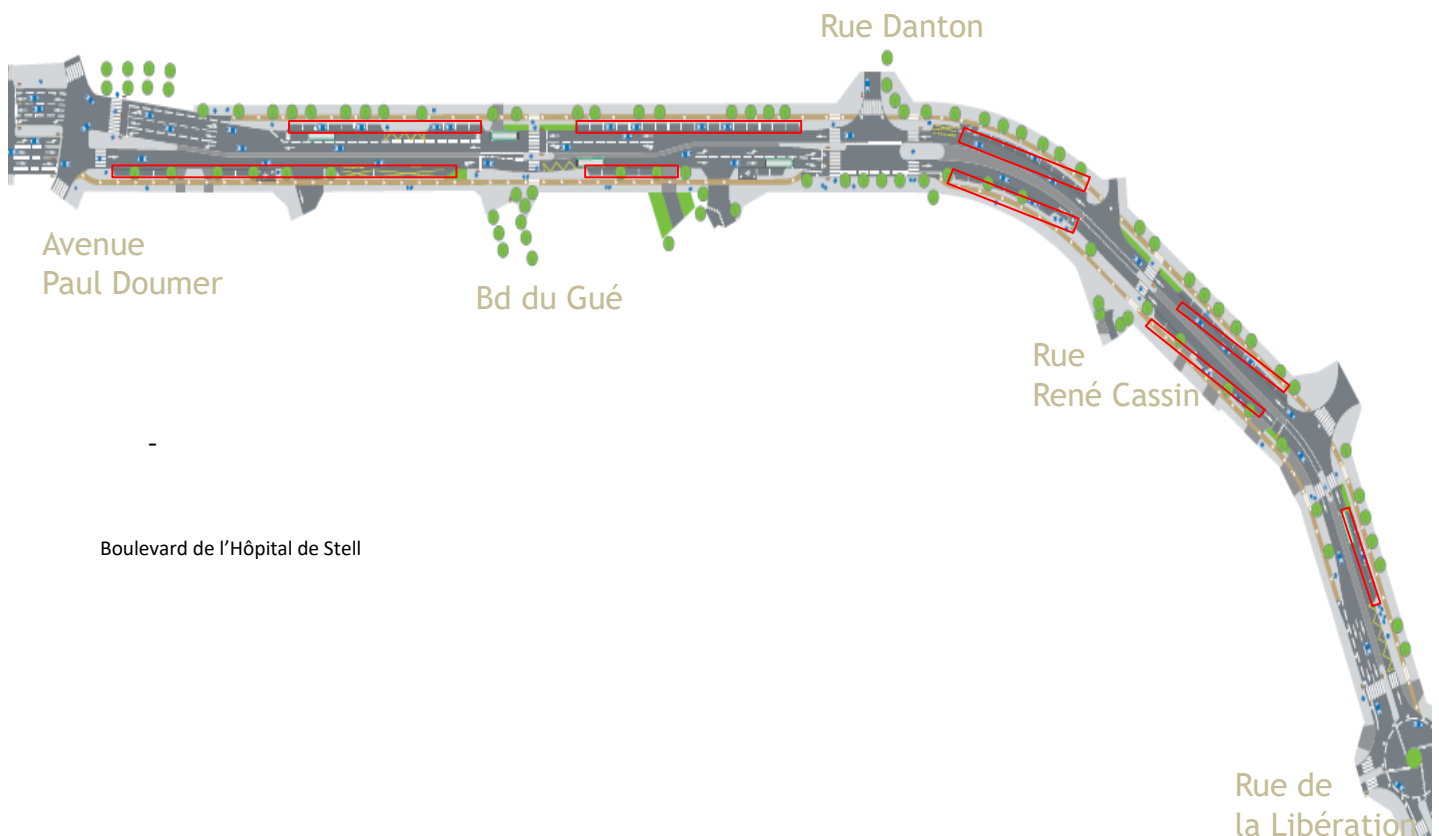
## V.7 Le stationnement

- *Prévoir des emplacements réservés sur le boulevard de l'Hôpital de Stell adaptés à chaque usage, commerces, maison de retraite, bus scolaire, hôtel, immeubles qui n'ont pas d'accès direct à leur parking.*

### Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

Actuellement, la politique de partage modal de la voirie implique une modification de l'usage tout automobile de la route pour aller vers des usages partagés entre piétons, cycles et mobilités actives. Pour répondre au défi du partage multimodal de la voirie, le PDUIF rappelle qu'en « zone urbaine, l'espace public est rare. Le stationnement sur voirie utilise une part importante de cet espace au détriment de ses autres usages. L'organisation du stationnement doit permettre de mieux délimiter les espaces qui lui sont dévolus et encourager le stationnement dans les espaces privés ».

Malgré ces recommandations, l'offre de stationnement (à ce stade des études) est en augmentation d'environ 30% quel que soit le scénario choisi. Ce chiffre sera confirmé lors de l'enquête publique. Des espaces de stationnement sont prévus dans les deux sens de circulation, tout le long du boulevard pour une meilleure répartition des zones de stationnement. Les études à venir vont permettre d'analyser la possibilité de rajouter des arrêts-minute, des places de livraison à proximité des commerces et du stationnement pour les bus etc., sous forme d'emplacements réservés.



Dans la variante à étudier, le maintien de la contre-allée entrainera une diminution de l'offre de stationnement, qui ne peut être quantifié finement sans études préalables.

- *Le stationnement sera uniquement prévu dans la contre-allée du Bd Solférino ?*

#### **Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

Pour maintenir une circulation fluide sur le tronçon du boulevard Solférino, les places de stationnement sont reportées dans la contre-allée. En effet la demande en stationnement reste peu importante sur cette portion et concerne les personnes souhaitant se rendre en centre-ville ou habitant dans les immeubles proches, dépourvus de parking privé.

- *Prévoir un stationnement de livraison le long du Bd Richelieu près de la rue de Gènes*

#### **Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

Dans le projet, aucun stationnement n'est prévu sur cette portion du boulevard comme aujourd'hui. Les véhicules souhaitant stationner devront se garer sur la place Richelieu où un parking public est aménagé.

### **V.8 Sécurité entrée /sortie, propriétés privées et voies privées**

- *Votre projet est mal pensé et incohérent pour la sécurité des piétons et vélos à cause des sorties garages des immeubles.*

#### **Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

Toutes les sorties de parking sont aménagées avec de larges bateaux permettant aux automobilistes de voir et d'être vus, de bien se positionner pour s'insérer facilement dans la circulation. Un marquage au sol sur le trottoir avec la mise en place de couleurs contrastées, de pictogrammes et de signalisation permet de différencier les sorties de parking, du trottoir et de la piste cyclable. Ainsi, l'espace public est lisible et différencié engageant chacun à la prudence.

- *Il faut quelquefois 10 mn pour s'incérer dans la circulation, qu'envisagez-vous pour ce type de route ?*

#### **Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

Les carrefours et les traversées piétonnes sont gérés par des feux tricolores, ce qui permet de séquencer le flot des véhicules et facilite l'insertion des automobilistes dans la circulation. Un phénomène de congestion peut se produire en heure d'hyper pointe, l'insertion sera alors facilitée.

- *Cinq voies côté coteaux aboutissement sur le bd Solférino contre une côté centre-ville, la construction du gymnase du collège Marcel Pagnol va ramener un flux de circulation côté coteaux, pourquoi ne pas canaliser ce flux dans une contre-allée côté coteaux comme proposé en 2011 ?*

#### **Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

Le principe d'une contre-allée est d'être une voie de circulation locale, apaisée, et non un axe de rabattement pour les véhicules.

La solution de contre-allée côté coteaux présentée en 2011 avait pour inconvénient de faire déboucher la contre-allée en amont du carrefour Haby Sommer sur le boulevard Solférino, au lieu de l'intégrer dans le carrefour, par manque de place au niveau du collège Marcel Pagnol ce qui pouvait entraîner un risque de bouchon dans la contre-allée aux heures d'affluence, car les voitures provenant des cinq voies côté coteaux se retrouvaient toute dans la contre-allée et ne pouvaient en sortir que par un seul accès.

En 2017, le Département a fait le choix de laisser les cinq voies en accès direct sur le boulevard comme actuellement, et de ne proposer qu'une contre-allée côté-ville.

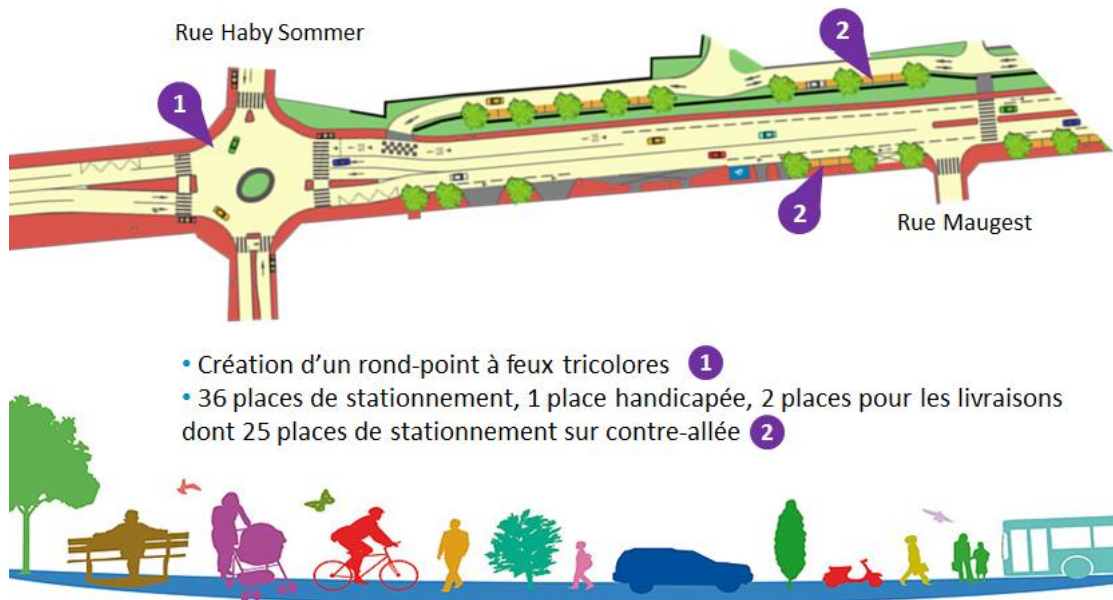
## Rueil-Malmaison RD 39

30

### La variante

Du carrefour Haby Sommer à la rue Maugest

### Maintien de la position actuelle du boulevard



Extrait présentation concertation 2011

De plus la création contre-allée côté centre-ville permet de créer une zone de rencontre proche du centre-ville. Cette voie change de sens à mi parcours pour éviter tout shunt et sera empruntée uniquement par les riverains ou les automobilistes voulant se garer. Les éléments pour choisir la position de la contre allée sont développés dans le chapitre « concertation 2011 ».

- Qui sera responsable en cas d'accrochage vélo/voiture ou insertion voiture sur boulevard /sortie parking ?

#### Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

Un cycliste, tout comme un piéton, fait partie des victimes protégées sans restriction. C'est-à-dire qu'en cas d'accident avec une voiture, sa responsabilité civile sera, dans la grande majorité des cas, écartée, puisqu'il ne conduit pas un véhicule terrestre à moteur. Un automobiliste est de fait beaucoup moins vulnérable qu'un cycliste.

Par conséquent, pour que la responsabilité du cycliste soit totalement engagée, il faudra prouver que :

- ✓ sa faute est inexcusable,
- ✓ sa faute est la cause exclusive de l'accident.

Dans la pratique, le plus souvent, aucune faute ne sera retenue contre le cycliste accidenté.

Quelque soit l'importance de son imprudence ou de sa maladresse, c'est surtout la responsabilité de l'automobiliste qui sera recherchée et son assurance sollicitée, car Il doit en toute circonstance rester maître de son véhicule.

De plus, le code de la route indique que tout conducteur qui débouche sur une route en franchissant un trottoir ou à partir d'un accès non ouvert à la circulation publique ou d'une aire de stationnement ne

doit s'engager sur la route, qu'après s'être assuré qu'il peut le faire sans danger et à une vitesse suffisamment réduite pour lui permettre un arrêt sur place. Il doit céder le passage à tout autre véhicule. En cas d'infraction, il sera puni par une amende et responsable en cas d'accident.

Ce régime de responsabilité exprime aussi l'idée selon laquelle, l'automobiliste doit faire preuve de la plus grande vigilance lorsqu'il s'engage sur la voirie, par rapport aux usagers plus vulnérable.

#### V.9 Une file par sens, demi tour, suppression de la contre-allée

- *Une file par sens sur le Bd de l'Hôpital de Stell*
  - ✓ *Désapprouve le choix d'une file pas sens et la priorité donnée au bus avec un arrêt sur la chaussée. Se demande comment améliorer la circulation dans ces conditions ?*
  - ✓ *Souhaite que soient pris en compte tous les types de déplacement et pas seulement les flux " usuels", mais aussi les situations "accidentelles" sans que la circulation des voitures ne soit interrompue par le stationnement de véhicule de secours ou bus. Souhaite que le terre-plein central reste franchissable en cas de problème.*
  - ✓ *Les nombreux programmes immobiliers ne vont-ils pas affecter la circulation actuelle ?*
  - ✓ *Le principe de voie unique risque de bloquer les véhicules de sécurité et d'assistance, très ralenti dans leur déplacement. Des bouchons se forment matin et soir et s'interroge sur le fait que la circulation sera encore plus difficile lorsque les bus stationneront sur la chaussée, sans que les voitures puissent les doubler.*

#### **Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

En application du Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France (PDUIF) et du SDRIF (Schéma directeur de la Région Île de France), le Département mène une politique de déplacements visant à organiser une mobilité durable autour des principes suivants :

- Organiser les flux de véhicules en hiérarchisant le réseau de desserte : il s'agit de réduire la circulation de transit sur la voirie départementale traversant les quartiers de vie et de permettre une amélioration de la qualité de vie en créant dans l'emprise publique des itinéraires cyclables sûrs.
- Piloter et cofinancer la réalisation d'infrastructures lourdes de transports collectifs structurants : en assurant la co-maîtrise d'ouvrage de la ligne de tramway T1.
- Favoriser les déplacements à vélo et à pied, notamment en améliorant l'accessibilité pour tous de la voirie et des transports.

En outre, le nombre de voies de circulation n'est pas obligatoirement dimensionnant dans la problématique de la fluidité du trafic. La conception des carrefours et la façon dont ils doivent permettre un écoulement optimal de toutes les personnes qui se présentent peut-être un point dur sur l'itinéraire et rallonger le temps de parcours, si ceux-ci sont mal dimensionnés. La solution proposée par le Département consiste à doubler les files aux abords des carrefours.

La commune souhaite, donner la priorité aux transports en commun en fiabilisant les temps de parcours et inciter les Rueillois à favoriser les transports en commun pour leurs déplacements quotidiens au détriment de la voiture.

Les Intérêts de l'arrêt en pleine voie sont :

- Accessibilité au bus :

L'arrêt en pleine voie est une solution permettant un bon accostage du bus, empêchant tout dépassement par un autre véhicule (le bus étant situé sur toute la largeur de la voie).  
Il offre une très bonne accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.

- Sécurité et confort des usagers :

Il empêche le stationnement illicite des véhicules.

- Vitesse commerciale optimisée :

Les temps d'entrée et de sortie des encoches sont supprimés au niveau des arrêts, évitant ainsi une attente prolongée en cas de circulation dense.

En 2010, le Département a procédé à une étude de circulation permettant de caractériser les conditions de déplacement de tous les usagers et mesurer les effets de la requalification de la RD 39, confirmé par une mise à jour en 2017.

Ces premières études ont démontré que le choix d'une chaussée à une file par sens était compatible avec la typologie de la voie, puisque la file de circulation est dédoublée à l'approche des carrefours. Les futures études de circulation, permettront de préciser plus finement l'évolution du trafic routier sur la zone, de vérifier que les temps de parcours sont maintenus, voir améliorés, en appliquant des modèles au tracé définitif du projet.

Dans le projet, la chaussée mesure 3,5 m de largeur pour permettre aux poids lourds de circuler. Le terre-plein central mesure entre 1 m et 2 m, en forme d'îlot bombé et franchissable par les véhicules devant se dérouter en cas d'obstacles sur la chaussée. Dans la variante à étudier, le maintien de la contre-allée entraînera la réduction de ce terre-plein central par rapport à la solution présentée.

- *Demi-tour*

*Pourquoi avez-vous supprimé le demi-tour au niveau de la rue du Gué ?*

*Son maintien évite de faire un long détour pour rejoindre l'avenue Paul Doumer*

#### **Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

Le Département prend en compte cette remarque. Les études à venir permettront d'inclure si possible cette demande de modification.

- *Suppression de la contre-allée sur le boulevard de l'Hôpital de Stell*

*Pourquoi créer une contre-allée sur le Bd Solférino et supprimer celle du Bd de Stell ? La sécurité du bd Solférino vaut bien celle de Stell !*

#### **Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

Le Département a étudié le projet dans son ensemble en appliquant la même logique fonctionnelle et sécuritaire sur les trois boulevards. Mais la largeur de l'emprise allouée au projet varie suivant les tronçons (25 m pour le Boulevard de Stell, 29 m pour le Boulevard Solférino et 20 m pour le Boulevard Richelieu) ; cela entraîne une adaptation du projet en fonction de l'espace disponible tout en gardant les mêmes fonctionnalités.

De plus, la loi LAURE dans l'article L228-2 du code de l'environnement impose au maître d'ouvrage d'un projet d'aménagement de voirie d'intégrer un itinéraire cyclable ; c'est pourquoi la configuration du Boulevard de l'hôpital de Stell ne peut être maintenue dans sa configuration actuelle qui ne propose qu'une bande cyclable dans le sens montant situé dans la contre-allée.

A cause de ces contraintes, la demande de maintien de la contre-allée le long du boulevard Stell sera envisageable dans le meilleur des cas, qu'à partir de la rue Jean Mermoz ; les futures études devront confirmer cette hypothèse.



Pour pouvoir rester dans l'emprise actuelle, cette contre-allée serait transformée en zone de rencontre affectée à la circulation de tous les usagers, voitures, vélos, piétons... Cette modification aurait pour conséquences la suppression du trottoir, le remplacement de la piste cyclable par une bande cyclable dans la contre-allée et la diminution de l'offre de stationnement passant de 35 places supplémentaires à 9 places. Le stationnement côté caserne ne serait plus proposé.

De plus, la perte du trottoir demandera une vigilance accrue à tous les usagers et particulièrement aux habitants de la résidence de services des Hespérides, accueillant majoritairement des personnes âgées.

## V.10 Foncier

- *Je souhaite connaître les démarches pour acquérir les terrains délaissés.*

### Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

Pour acquérir un terrain délaissé, il faut dans un premier temps écrire au Département pour en faire officiellement la demande ou pour être tenu au courant, lors de la mise en vente.

Celui-ci vérifiera les droits de priorité pour le rachat du terrain et fera une proposition financière en fonction de l'évaluation de France Domaine. La procédure de mise en vente peut varier en fonction du type de bien et du droit de priorité.

Pour que le Département puisse étudier la demande, celle-ci devra lui parvenir au plus tôt au démarrage des travaux afin que le périmètre du projet soit définitivement arrêté en termes de limites.

- *Comment le Département va-t-il compenser le préjudice de perte des places de stationnement dans un contexte de stationnement difficile en ville ? Qu'en est-il du terrain vague dans le prolongement de notre copropriété, sera-t-il possible d'en récupérer une partie en échange du nôtre ou sera-t-il possible de se voir attribuer un autre terrain ?*

### Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

Dans le cadre du projet, le Département doit procéder à l'expropriation pour cause d'utilité publique, de plusieurs biens situés le long de la RD 39.

Le fait d'être exproprié donne droit à une indemnisation dite « juste et préalable » couvrant l'intégralité du préjudice direct et matériel causé par l'aménagement. Par conséquent, le propriétaire doit pouvoir, grâce à cette indemnité, se retrouver dans un état matériel semblable.

En l'espèce, si cette perte ne peut être compensée sur les lieux, une indemnisation par place de stationnement supprimée sera calculée sur la base de l'évaluation de France Domaine (Services Fiscaux) saisi à cet effet.

Dans le cas des copropriétés « Solférino » et « Richelieu », le préjudice touche une loge de gardien, des boxes et places de stationnement. Selon les souhaits des deux résidences, le Département pourrait étudier la possibilité de céder le délaissé de terrain, dont il est propriétaire, situé entre les deux copropriétés. En cas d'accord, l'indemnisation tiendra compte de cette soule.

- *Pourquoi, ne pas prendre du terrain à Nexity-Crédit Agricole puisque les logements ne sont pas encore construits ?*

### Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

Depuis le vote de la loi SRU (Solidarité Renouvellement Urbain) du 13 décembre 2000, le PLU (Plan local d'urbanisme) définit les prescriptions en matières de logements et de constructions, également les zones qui doivent rester naturelles, et celles qui sont réservées aux constructions futures. Dans

notre cas, la réserve d'élargissement se situe sur le côté impair des boulevards de Solférino et Richelieu. Le périmètre du projet de construction des nouveaux immeubles Nexity-crédit Agricole est en dehors de cette réserve et ne peut pas être utilisé.

- *Quelles seront les modalités pour délimiter la copropriété de la nouvelle route ?  
Que devient le chemin piéton de ma copropriété avec un accès direct sur le boulevard via un portillon ?*

### **Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

L'expropriation est une procédure juridique qui permet aux personnes publiques d'acheter tout ou partie d'un bien nécessaire à un projet déclaré d'utilité publique. Elle se déroule en 2 phases, selon les dispositions du code de l'expropriation, l'une administrative et l'autre judiciaire.

#### Phase administrative :

A l'issue d'une enquête publique et parcellaire permettant d'identifier clairement les emprises impactées par le projet et leurs propriétaires ; le Préfet déclare par arrêté l'utilité publique du projet, au regard des conclusions d'un commissaire enquêteur nommé pour recueillir les observations formulées sur le projet.

Le Préfet déclare cessibles lesdites emprises par un arrêté de cessibilité, qui constitue la base légale de l'expropriation.

Une fois la déclaration d'utilité publique et l'arrêté de cessibilité pris par le Préfet, ce dernier transmet un dossier au Juge de l'expropriation qui prononce une ordonnance d'expropriation.

A ce stade de la procédure, les négociations sont encore possibles.

L'expropriant notifie une offre portant indemnisation aux propriétaires afin de privilégier l'accord amiable. Le montant de l'indemnité doit couvrir l'intégralité du préjudice direct, et matériel causé par l'expropriation. Elle est proposée au vu de l'estimation de France Domaine (Services fiscaux).

Toutefois, les acquisitions amiables seront privilégiées par le Département à chaque fois que cela sera possible.

En cas de désaccord sur le montant, l'acquisition se fera par voie judiciaire.

#### Phase judiciaire :

Le Juge de l'expropriation prononce par ordonnance et au profit de l'expropriant, l'expropriation des immeubles ou droits réels déclarés cessibles. Le droit de propriété est alors transféré à l'expropriant à la date de l'ordonnance. Cependant, l'exproprié conserve la jouissance du bien jusqu'à la prise de possession par l'expropriant, qui n'intervient que dans le délai d'un mois à compter du paiement ou de la consignation de l'indemnité (amiable ou fixée par le juge).

En cas de désaccord sur le montant de l'indemnité, le juge d'expropriation sera saisi pour fixer le prix. Il faut préciser que les négociations peuvent être menées, tant que le prix n'a pas été fixé par le Juge de l'expropriation.

Les personnes concernées sont informées tout le long de la procédure.

Dans le cadre du projet, les nouvelles limites parcellaires seront alors définies par un document d'arpentage, établi par un géomètre expert en lien avec chaque propriétaire concerné (ou son représentant pour les copropriétés), par rapport aux emprises du projet.

Concernant les accès, une fois le bien acquis, tous les accès de la copropriété (entrée de la résidence, entrée/sortie de garage, portillon ...) toujours en usage seront rétablis par le Département.

## V.11 Bus

Rueil-Malmaison est la ville qui utilise le plus la voiture particulière par rapport aux 6 communes limitrophes. La part modale des déplacements en voiture est plus importante que celle des transports en commun. Pour inverser cette tendance, la commune souhaite augmenter et améliorer l'offre de transport en commun.

- *Propose de déplacer l'arrêt de bus au niveau du carrefour Richelieu pour éviter un bouchon dans le carrefour.*

*Souhaite que l'arrêt de bus au Niveau du Bd du Gué soit plus proche du collège R.P.A.*

### Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

Dans le projet présenté lors de la concertation, les arrêts de bus ont été positionnés à l'identique sans tenir compte de l'élargissement du carrefour pour symboliser les points d'arrêt.

Les prochaines études analyseront plus finement le positionnement des stations suivant les règles d'implantation.

L'aménagement d'un point d'arrêt, en milieu urbain, dépend des vitesses de circulation des véhicules ; jusqu'à 50 km/h, le point d'arrêt doit être positionné sur la voie de circulation.

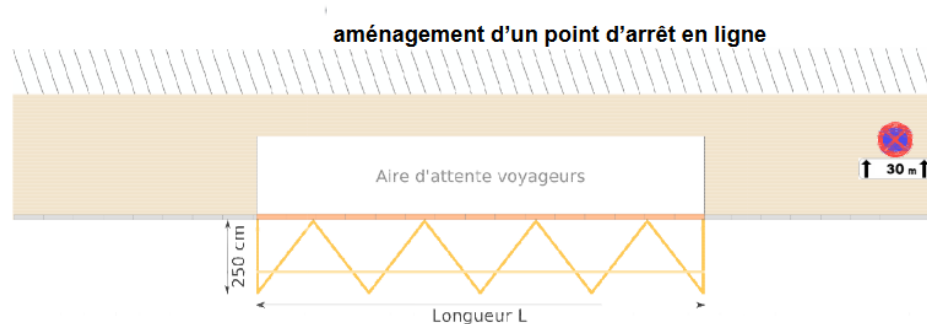
Outre les contraintes de sécurité, d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite et de priorités aux carrefours à feux, l'aménagement du point d'arrêt doit aussi prendre en compte différents critères conditionnant sa configuration.


Dans le cas d'une voie à sens unique, l'arrêt doit être implanté en aval de la traversée piétonne entre 10 et 50 m tout en évitant les arrêts en vis-à-vis.

Afin de ne pas saturer le carrefour en amont, le point d'arrêt devra permettre le stockage minimum de trois voitures soit environ 15 m.

Selon l'arrêté du 15 janvier 2007, article 1-12 « en milieu urbain, sauf en cas d'impossibilité technique, les arrêts sont aménagés en alignement ou " en avancée " ».

Dans notre configuration, l'arrêt en ligne est d'une conception simple est le mieux adapté. Il permet un accostage efficace, ainsi qu'une bonne insertion dans le flux routier. Il est peu coûteux, facile à réaliser, mais cependant il nécessite une interdiction de stationnement 10 m en amont et 5 m en aval sur la chaussée garantissant ainsi une bonne accessibilité aux piétons.



Les prochaines études analyseront plus finement le positionnement des stations qui pourront être déplacées en accord avec l'île de France Mobilités . Le Département prend note de ces remarques.

- *Indique que les bus doubles restent fréquemment bloqués dans le carrefour Haby Sommer.*

#### **Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

Dans le projet les premières études de giration ont été effectuées. Ces études qui permettent de simuler les manœuvres des véhicules seront reprises dans les études à venir et valideront la giration des bus.

- *Demande une clarification sur les voies de bus et leurs arrêts.  
Souhaite que les bus circulent en site propre ;*

#### **Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

La largeur des boulevards ne nous permet pas de créer une voie bus en site propre tout le long du parcours. Là où cela était utile et lorsque l'espace disponible le permettait, des aménagements spécifiques ont été prévus pour faciliter la circulation des bus. C'est le cas du boulevard Solférino où des couloirs bus ont été créés à l'approche des carrefours.



Boulevard de Solférino

### **V.12 Carrefours**

- *Carrefour Haby Sommer*

*Je souhaite que les feux tricolores du carrefour Haby Sommer/libération disparaissent.*

*Le projet prend t-il en compte la circulation sur Haby Sommer provenant du futur Eco quartier (5000 logements en 2022).*

*Comment le bus 244 peut-il tourner à gauche pour monter la rue Haby Sommer ?*

#### **Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

L'aménagement du carrefour Haby Sommer a pour objectif de :

- privilégier l'écoulement du trafic aux heures de pointe ;
- sécuriser les traversées piétonnes et de redonner plus de temps aux piétons ;
- résoudre le problème de stationnement anarchique ;
- améliorer le franchissement par les lignes de transport en commun ;
- améliorer la sécurité des cyclistes et des automobilistes.

De plus, le giratoire bénéficie d'une capacité assez forte pour absorber un fort écoulement de véhicules. Il oblige le conducteur à modifier son comportement en représentant une rupture visuelle l'incitant à ralentir ; en outre il reste consommateur d'espace et rend difficile l'intégration de toutes les circulations douces.

En 2010 le Département a procédé à une étude de circulation permettant de caractériser les conditions de déplacement de tous les usagers et de mesurer les effets de la requalification de la RD 39.

Le comptage et l'analyse du flux piétons à proximité du collège Marcel Pagnol ont permis de recenser jusqu'à 310 traversées piétonnes en heure de pointe. Par ailleurs, la reconstruction en cours du collège entraîne une augmentation de 18 % de la capacité de l'établissement provoquant une fréquentation plus importante du carrefour.

Au vu du nombre de traversées piétonnes, le carrefour à feux constitue la solution la mieux adaptée.

Les futures études de circulation avec une projection à 10 ans, qui seront présentées à l'occasion de l'enquête publique, permettront de préciser plus finement l'évolution du trafic routier sur cette zone. Les études de giration, qui permettent de simuler les manœuvres des véhicules, seront reprises dans les études à venir et valideront la giration des bus.

- *Carrefour Richelieu*

*Ne trouvez-vous pas antinomique l'installation de feux tricolores dans le carrefour avec un principe de priorité dans le rond-point ?*

*Propose qu'une étude soit faite pour démontrer que la suppression des feux tricolores dans les carrefours (Haby Sommer et Richelieu) apporte un apaisement et une meilleure fluidité de la circulation.*

**Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

Les remarques générales évoquées pour le carrefour Haby Sommer sont identiques pour le carrefour Richelieu.

Actuellement, le carrefour de la place Richelieu est mal disposé, sa configuration est dangereuse car il y a un risque de contournement par la gauche du carrefour. De plus, les traversées piétonnes se situent loin du carrefour et elles sont sans îlot central.



© Google Maps



Le Département se propose d'étudier le fonctionnement du carrefour Richelieu sans feux tricolores, mais avec un aménagement limitant la vitesse.

Pour qu'un carrefour reste sécuritaire et afin d'éviter l'accélération des véhicules en entrée ou sortie du giratoire, néfaste pour les piétons souhaitant traverser, il sera proposé d'étudier une configuration avec un plateau sur chaque branche du giratoire.

Pour ne pas surprendre le conducteur, des matériaux différents seront proposés pour rompre l'uniformité de la chaussée, des panneaux le signaleront et la vitesse devra être réduite à 30 km/h. Cette méthode est utilisée en milieu urbain pour obliger les conducteurs à respecter la vitesse réglementaire.

L'utilisation normale du plateau ne devrait pas provoquer de nuisances sonores pour les riverains.

Dans le cas où le fonctionnement du carrefour sans feux tricolores ne donnerait pas entière satisfaction, le projet prévoira la mise en place de fourreaux d'attente.

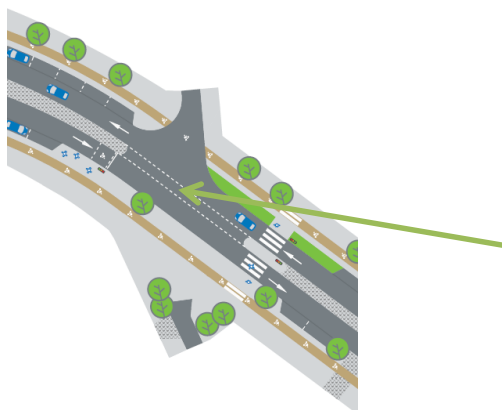
- *Trouve que les tronçons à double voie d'entrée dans les carrefours sont trop courts ou inexistant et l'intersection, entre la RD 913 et le Bd Stell, devrait comporter un sas de 2 à 3 voitures.*

#### **Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

A ce stade, les études de circulation et de fonctionnement réalisées par le Département, montrent que la longueur de la file de stockage des véhicules souhaitant tourner à gauche est suffisante au niveau des intersections. Les analyses complémentaires permettront de préciser plus finement l'évolution du trafic routier sur la zone, de modéliser les déplacements et de rectifier si besoin la longueur de la file d'attente.

- *Demande de prévoir un décrochement pour que les voitures tournant à gauche dans la rue du Fort ne bloquent pas la circulation.*

#### **Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**



La rue du Fort est un axe peu circulant. L'aménagement proposé dispose d'une largeur de 9 m de chaussée, permettant le maintien des circulations longitudinales et le stockage de véhicules voulant tourner à gauche.

La largeur de l'espace disponible entre les terre-pleins centraux est d'environ 2 m, ce qui est suffisant pour le stockage temporaire des véhicules souhaitant tourner à gauche dans la rue du Fort.

- *Il est difficile de se prononcer sur l'aménagement des carrefours, car le projet est d'une grande imprécision.*

#### **Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

La concertation préalable vise à présenter très en amont le projet d'aménagement que le Département souhaite réaliser. La démarche consiste à associer le public dès la phase d'étude en lui présentant les principes d'aménagement et à recueillir les avis de chacun avant que le projet ne soit arrêté.

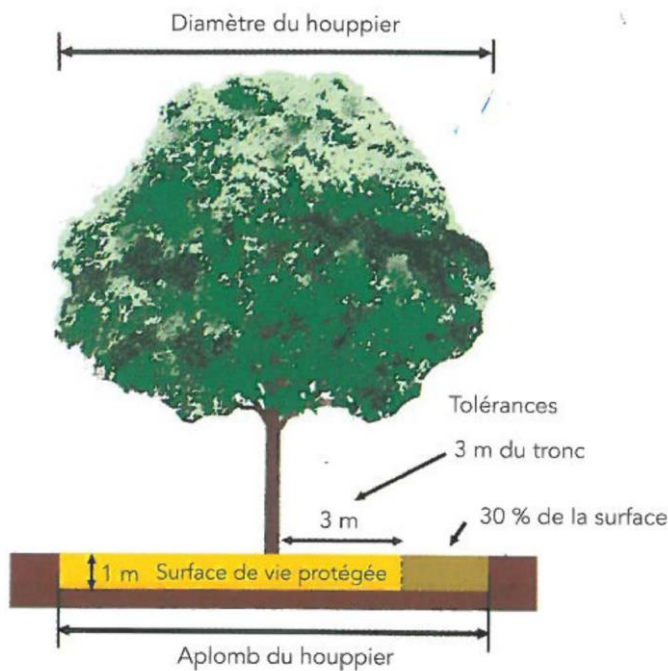
A ce stade, les études détaillées n'ont pas encore été engagées et les plans présentés ne sont pas les plans définitifs. Les études complémentaires permettront de valider le tracé en tenant compte des observations recueillis lors de la concertation et de présenter lors de l'enquête publique un projet plus détaillé.

### V.13 Arbres

- *Le réaménagement prévoit de planter des arbres, allez-vous arracher nos arbres pour en planter d'autres ?*

#### Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

Le maintien en place d'un arbre lors d'un aménagement nous oblige à ne pas remanier une zone de 3m à partir du tronc et de 1m de profondeur. Or, les travaux nécessaires au projet ne peuvent être conduits sans impacter fortement la zone de protection racinaire des arbres dont la survie serait alors gravement compromise.



Zone à protéger autour d'un arbre pour le maintenir en place pendant des travaux (source : Département des Hauts-de-Seine)

Pour ces raisons, le Département n'envisage pas de maintien intégral des alignements des arbres existants et propose d'en remplacer la plus grande partie garantissant ainsi une perspective arborée homogène, un bon développement des plantations et une protection par rapport aux places de stationnement grâce à de nouvelles fosses d'arbres plus larges.

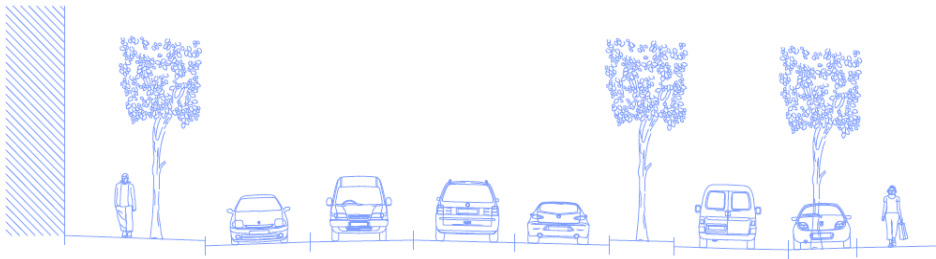
Dans la solution proposée, la création d'une piste cyclable et le décalage du séparateur arboré dû à la suppression de la contre-allée sur le Bd de Stell nous oblige à déplacer la chaussée et à reprendre l'alignement côté centre-ville. Les deux autres boulevards sont beaucoup moins arborés donc moins impactés.

Sur l'ensemble du linéaire le déficit en arbre est de l'ordre de 38 % avec 105 arbres arrachés sur le Boulevard de Stell, 43 sur le boulevard Solférino.

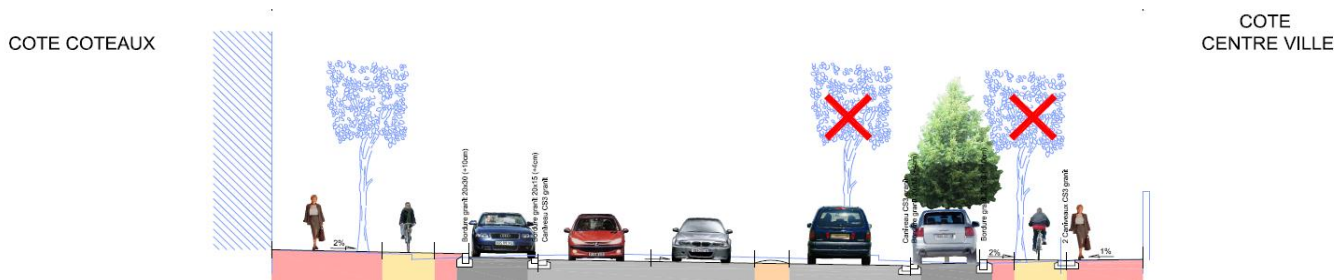
Pour améliorer ce bilan, les futures études paysagères étudieront l'implantation de nouveaux arbres en exploitant au mieux les espaces disponibles comme les talus, les espaces publics .... Une autre



solution consiste à modifier l'équilibre d'alternance entre le nombre de places de stationnement et les nombres d'arbres. La recherche de préservation des arbres existants restera une priorité.



Profil de l'existant Bd de Stell niveau rue Marollet



Profil Bd Stell de l'aménagement envisagé (source : IRIS Conseil et Aménagement)

Dans la variante à étudier, le maintien de la contre-allée entrainera au minimum la suppression d'arbres d'alignement coté coteaux, si du stationnement est proposé. Le bilan des arbres ne pourra être fait qu'après les études.

#### V.14 Résidences impactées

Le Département en coordination avec la commune va poursuivre la mise en place des réunions avec les résidences impactées pour trouver ensemble un compromis nécessaire entre les demandes des résidences et les contraintes techniques liées au projet.

##### - *Résidence Solférino*

*Un courrier très étayé rédigé par l'architecte en charge de la future réfection de la copropriété a été inséré dans le registre listant les interrogations des résidents pour pouvoir restituer les fonctions d'usage supprimées suite à l'impact du projet sur la copropriété :*

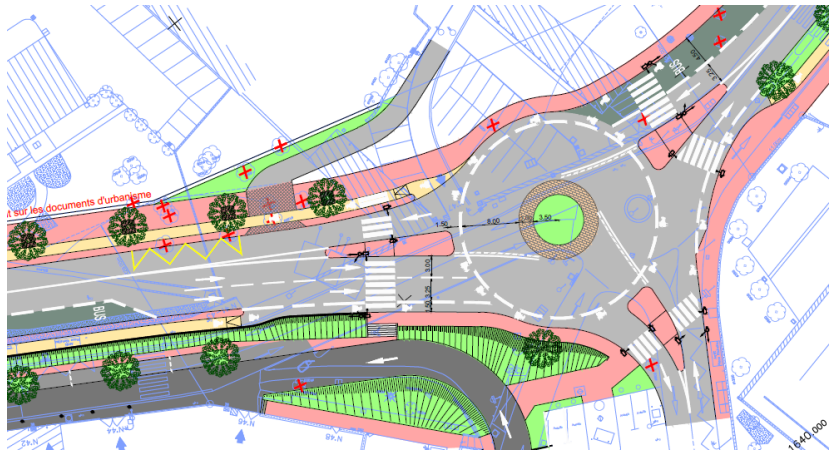
- ✓ *adaptation du projet aux nouvelles entrée/sortie de la résidence ;*
- ✓ *clarification des voies de circulation.*
- ✓ *compensation et indemnisation pour la perte de terrain et d'habitation ;*
- ✓ *organisation des travaux ;*

#### **Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

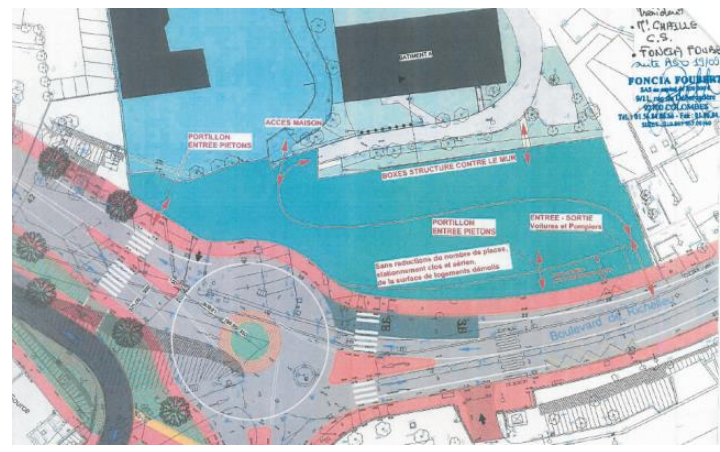
Les modifications des limites de la copropriété vont entrainer la modification des voies d'accès au boulevard. L'architecte mandaté par la copropriété a fait une contre proposition en suggérant une nouvelle implantation des entrée/ sortie validées en assemblée générale. Il propose aussi de maintenir la continuité vélo dans le carrefour en modifiant les emprises car son projet n'a pas besoin de tout le

surplus, d'autoriser le tourne à gauche pour les véhicules provenant du carrefour Richelieu et voulant accéder à la copropriété, et de reprendre les servitudes de passage et les réseaux entre les résidences.

Ces propositions seront étudiées lors des prochaines études.



Plan présenté par le Département



Proposition de la résidence Solférino

Pour que le Département étudie ces propositions, il faudra en préambule trouver un accord, entre les deux résidences avoisinantes impactées par le projet, sur la répartition du délaissé, propriété du Département, car ce terrain est convoité par les deux parties.

Pour cela, le département organisera, en coordination avec la commune, des réunions en avec les deux copropriétés afin de trouver une entente sur la répartition du délaissé en fonction des besoins de chacun.

Si aucun accord n'aboutit, il sera demandé au juge de l'expropriation de trancher puisque le Département souhaite dans tous les cas, lancer une procédure d'expropriation en même temps que les négociations.

Cette procédure est expliquée dans le chapitre « Foncier ».

En cas de désaccord, le Département ne pourra pas prendre en compte les propositions de la copropriété et se chargera de maintenir les entrées/sorties existantes.

De plus l'architecte s'interroge sur les reprises de niveau, le terrassement, la viabilité des lieux, à la suite du démembrement. Il demande qui prendra en charge la remise à niveau, comment se dérouleront l'organisation et le phasage des travaux.

Le Département reste à l'écoute de toutes les propositions dans le cadre d'un accord préalable entre les deux résidences.

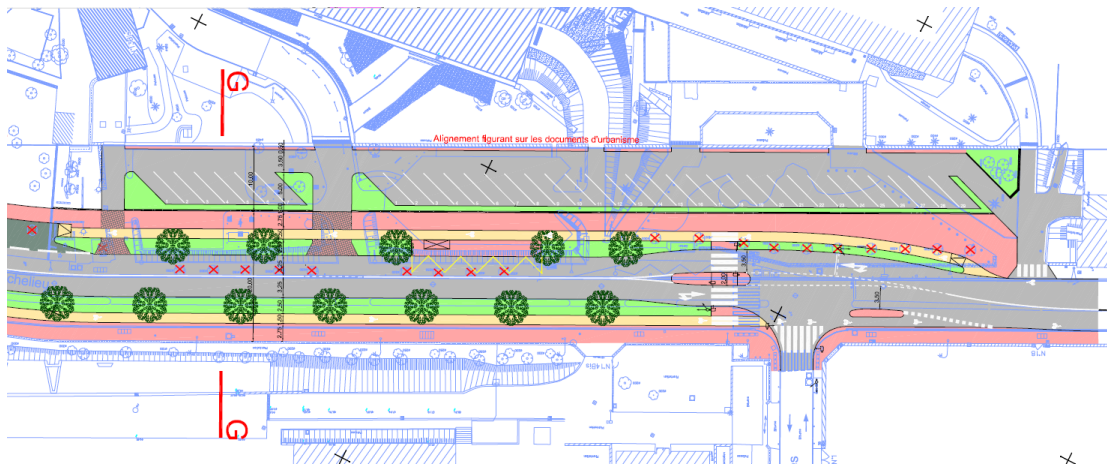
- *Résidence Richelieu*

Les habitants de la résidence se sont exprimés en transmettant au Département 8 contributions envoyés par messagerie, 7 contributions dans le registre et une pétition signée par 120 personnes. Les inquiétudes concernaient l'incidence du projet sur la copropriété.

- ✓ Perte de plusieurs places de parking visiteur et de l'emplacement du local poubelle ;
- ✓ Comment compenser la perte et qu'elles solutions d'aménagement seront proposés ;
- ✓ Les travaux vont entraîner la destruction d'arbres et des espaces verts qui contribuent au charme de la résidence.
- ✓ Peut-on trouver un accord avec la résidence Solférino pour partager le délaissé départemental ?
- ✓ Pourquoi aménager le Bd Richelieu jusqu'à la rue de Gènes ?

**Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

Dans un premier temps, le Département en coordination avec la commune a présenté à la copropriété une esquisse montrant que les 32 places de parking actuelles pouvaient théoriquement être redéployées sur le terrain disponible après expropriation.



Cette proposition n'est pas entièrement satisfaisante, car elle ne restitue pas complètement les voies de desserte et le réaménagement du local poubelle. Toutefois, le conseil syndical semble disposé à mandater un architecte, qui aura pour mission d'étudier un nouvel aménagement des espaces communs, y compris les espaces verts restant, en repositionnant le local poubelle, en réaménageant les stationnements, avec reprise de l'accès pompier et des entrées/sorties des véhicules.

Le Département se propose de venir en soutien technique pour les travaux de terrassement et de reprise de chaussée si besoin.

C'est à cette occasion et en fonction des solutions trouvées que sera abordée la possibilité ou non d'intégrer les grands arbres de la copropriété.

Une des solutions envisagées pour optimiser la place disponible consisterait à mutualiser les sorties parking avec les avoisinants. Pour pouvoir étudier cette solution, il faudra au préalable trouver un accord entre les deux résidences.

Si pour des raisons d'aménagement les copropriétés souhaitent acheter une partie du délaissé départemental, un accord équitable doit être trouvé pour procéder au partage.

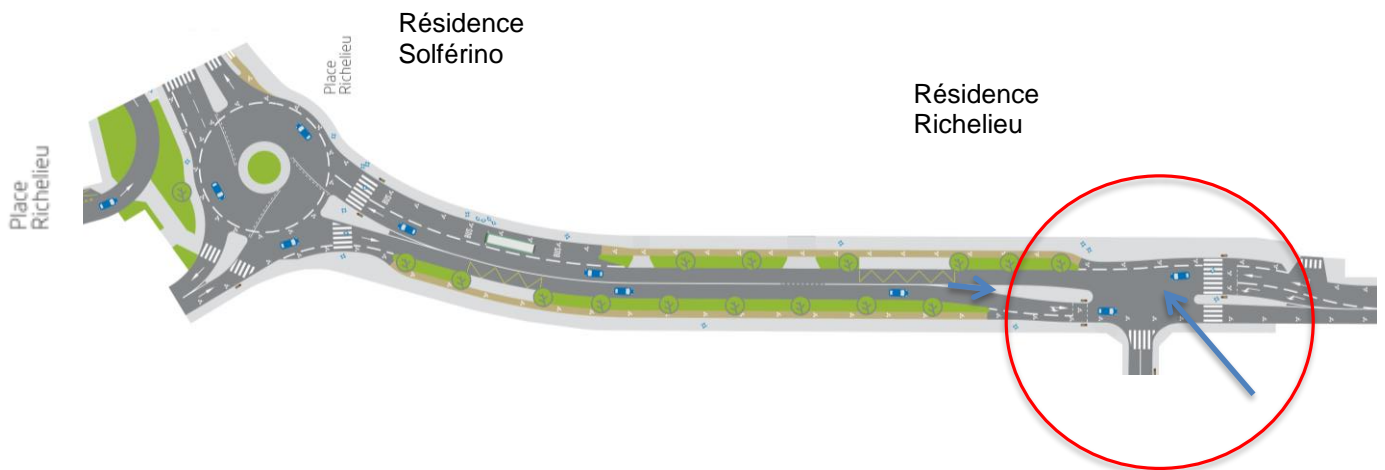
Le département pilotera les échanges, entre la commune et les copropriétés pour convenir d'un accord.

Concernant l'indemnisation de la copropriété, le département est déjà propriétaire du terrain jusqu'à l'alignement. Après les travaux, le surplus non utilisé sera proposé en priorité à l'ancien propriétaire.

Si aucun accord n'aboutit, les entrées/sorties de la copropriété sur le domaine public seront maintenues en fonction de l'existant.

Le projet est dimensionné jusqu'à la rue de Gènes pour les raisons suivantes :

- ✓ Le réaménagement du carrefour Richelieu / Gènes est prévu courant 2019, avec une emprise sur les espaces verts dans sa version définitive.
- ✓ L'aménagement du carrefour de la place Richelieu impacte fortement la résidence Solférino (loge gardien –parking-boxes).
- ✓ Le décalage de la chaussée vers le nord à cause de la piste cyclable, nous oblige à reprendre les trottoirs sur cette section.



- *Résidence de service « les Hespérides »*

Les habitants de la résidence de service « les Hespérides » ont inscrit 4 participations et une pétition signée par 75 personnes dans le registre. Les remarques portent sur le fait que la résidence héberge principalement des personnes âgées et sur la suppression de la contre-allée qui va entraîner :

- ✓ Une impossibilité de stationner devant la résidence pour les pompiers, ambulances, taxis, livraison restaurant quotidienne et déménagement.
- ✓ Une gêne respiratoire et des maladies pour une population fragile à cause du feu rouge au droit de la résidence.
- ✓ La suppression des 4 arbres et laisse un paysage très urbain.
- ✓ Les nuisances sonores et visuelles dues au rapprochement de la route détériorent la tranquillité ainsi que le bien être des occupants et déprécient la valeur de leur bien.
- ✓ La piste cyclable sur trottoir occasionne de l'insécurité avec un risque de collision et la réduction de la largeur du trottoir est une contrainte supplémentaire pour les personnes avec canne, déambulateur et les malvoyants.

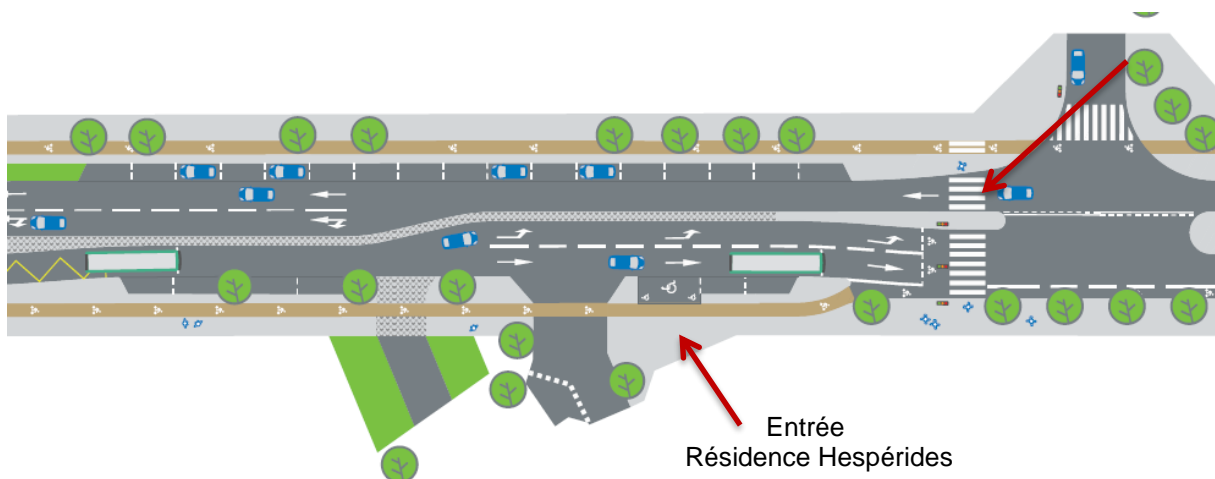
**Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

Actuellement, la portion de contre-allée située le long de la résidence est bloquée en amont par des potelets permettant de fait un usage privatif du domaine public avec un stationnement rendu plus

facile devant la résidence. En effet, celui-ci s'ajoute à l'emplacement réservé pour personne à mobilité réduite (PMR) déjà implanté sur le trottoir devant l'entrée de la résidence.



Dans le projet, le Département propose devant à l'entrée de la résidence une place PMR et deux places de stationnement qui peuvent être adaptées au stationnement de camion si besoin. De plus, de l'autre côté du boulevard, il est proposé 17 places de stationnement supplémentaires. Ainsi, l'offre de stationnement devant la résidence est supérieure à l'existant.



L'emplacement du feu tricolore à l'angle de la rue Danton, proposé dans le projet est identique à celui d'aujourd'hui. Ainsi le bien être des résidents ne sera pas modifié.

Le fait de supprimer la contre-allée nous oblige à supprimer les 3 arbres situés devant la résidence et un autre à l'angle du Boulevard du gué. Cette remarque sera prise en compte dans la future étude

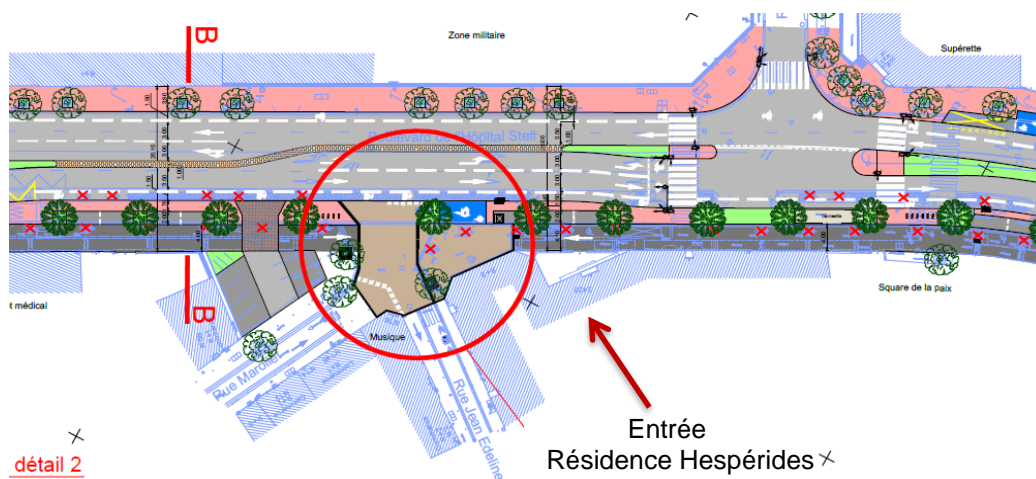
paysagère, et une attention particulière sera apportée à cet espace pour végétaliser, agencer et adapter les espaces publics disponibles aux résidents.

Les nuisances sonores et visuelles vont peu varier par rapport à aujourd'hui car, dans le projet la route se rapproche des habitations de la largeur du terre-plein soit environ 1,8 m. Toutefois, en cas de perception d'une augmentation du bruit, les futures études environnementales permettront de caractériser les habitations en bord de la voie avant les travaux et pourront être comparées après la mise en service. Si la gêne est avérée, des mesures seront prises pour les compenser.

Comme indiqué dans le chapitre sécurité vélos, la cohabitation entre piétons et cyclistes sur un même espace est un sujet source de conflits, si le positionnement de chacun n'est pas clairement identifié et matérialisé par rapport au trottoir dédié aux piétons.

Dans le projet les résidents ne devront franchir la piste cyclable que lorsqu'ils auront besoin de monter ou descendre d'un véhicule. Dans la mesure où les moins alertes devront se faire aider, les accompagnants pourront se signaler auprès des cyclistes.

Néanmoins, une esquisse nous a permis de constater que le maintien d'une contre-allée sur le boulevard de Stell nous oblige à inverser le sens de circulation des véhicules (pour éviter les shunts) et à supprimer le trottoir pour transformer la contre-allée une zone de rencontre limitée à 20 km/h. Cette configuration n'améliorerait pas la sécurité des résidents, puisque les personnes sortant de la résidence devront avoir le réflexe de regarder sur leur droite pour vérifier qu'aucune voiture ne soit trop proche.



Variante étudiée : contre-allée avec bande cyclable

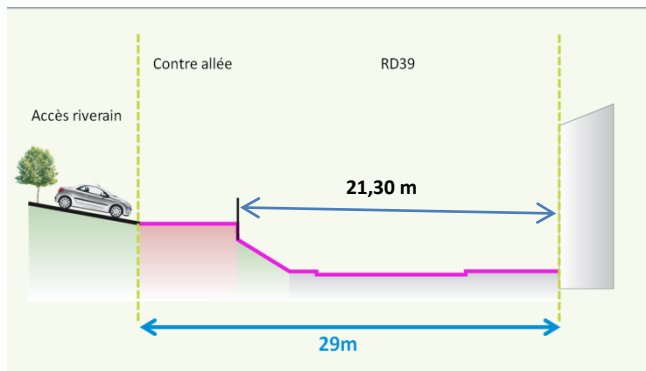
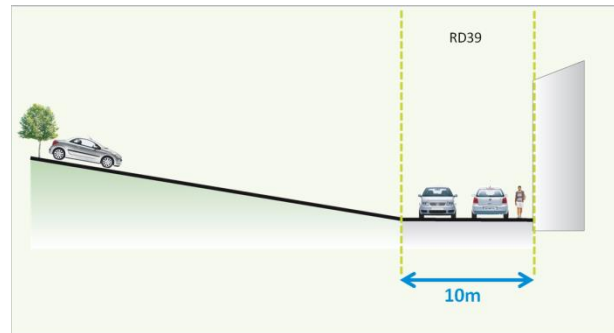
## V.15 Concertation 2011

- *Demande pourquoi le projet d'élargissement du Bd Solférino retenu aujourd'hui, est contraire au résultat de la consultation des riverains de 2011 ?*
  - ✓ *Rappelle que la concertation de 2011 présentait 2 solutions : une contre-allée côté coteaux et une côté centre-ville. Précise que 65 % des avis exprimés étaient favorables au projet côté coteaux.*
  - ✓ *Le rehaussement de la voie va engendrer des nuisances sonores importantes pour les riverains.*
  - ✓ *Le talus d'une hauteur de 3 m certes végétalisé mais à 10 m des habitations, sera face aux fenêtres des habitants du rez-de-chaussée.*
  - ✓ *Avec la création du talus, les remblais seront importants avec un risque de glissement de l'ensemble vers le centre-ville, parce qu'il y a des sources qui coulent en permanence.*
  - ✓ *Pourtant, cette solution présentait des avantages (sortie mieux sécurisée des véhicules sortant des 5 voies, maintien de la voirie principale au niveau actuel sans augmenter la nuisance sonore, éloigne à 20 m au lieu de 10m les nuisances visuelles, la rampe reste inchangée pour les véhicules à partir de la place Richelieu avec moins de conséquences sur la circulation des bus et poids lourd).*
  - ✓ *L'élargissement du boulevard à 29 m n'apporte pas une meilleure fluidité de trafic puisque le projet reste à une file par sens.*
  - ✓ *S'interroge sur le choix de la commune pour une solution plus couteuse de 800 000€ estimation 2011.*
  - ✓ *Trouve difficile de se prononcer sur l'aménagement des carrefours, car le projet est d'une grande imprécision.*
  - ✓ *Problème de l'arrêt des bus au début du Bd Stell qui va bloquer la circulation des véhicules descendant de la rue Haby Sommer.*
  - ✓ *la pente de circulation du Bd Solférino passerait de 3 à 6 %, d'où une augmentation des risques de circulation en cas de pluie ou verglas.*
  - ✓ *Une concertation a eu lieu en 2011 sans retour. Se demande qui pilote le projet le Département ou la Ville ?*

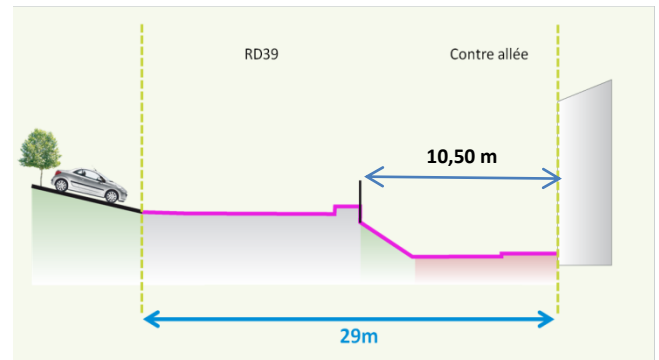
### **Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

En 2011, un premier projet de réaménagement du boulevard Solférino avait été étudié et soumis à concertation. Ce projet proposait une solution de base avec déplacement du boulevard Solférino vers les coteaux et création d'une contre-allée côté centre-ville ainsi qu'une variante avec maintien de la position actuelle du boulevard et création d'une contre-allée côté coteau. En outre, ce bilan de concertation n'a pas été publié afin de pouvoir proposer un projet englobant des carrefours importants depuis l'avenue Paul Doumer jusqu'à la rue de Gènes, le long de la RD 39.

Néanmoins, quelle que soit la solution proposée, le rehaussement de la chaussée déplace les nuisances sonores à cause du rapprochement de la voie vers les coteaux et de l'éloignement du front bâti côté centre-ville.



Contre-allée côté coteaux



Contre-allée côté centre-ville

Comme évoqué dans le chapitre « Les nuisances / pollution sonore » et si nécessaire, une solution globale de protection sera étudiée telle que la protection des façades ou individuelles comme par exemple le double vitrage... et en dernier recours l'installation ponctuelle d'écran acoustique.

Le Département pourra prendre en charge les travaux de protection en cas de dépassement des seuils définis par la réglementation. Cependant, le Département cherchera à limiter l'impact de l'aménagement sur le plan acoustique en proposant un enrobé (couche superficielle de la chaussée) phonique.

L'élargissement du boulevard Solférino entraîne obligatoirement la création d'un talus à cause du relief et des contraintes de niveau fixées par les seuils des habitations.

Les habitants du rez-de-chaussée côté centre-ville auront, devant leur fenêtre, un talus paysager situé à environ 10,50 m de leur habitation à la place d'une chaussée positionnée à 1,10 m de leur habitation comme actuellement. A cette distance, l'ombre projeté du talus, n'atteindra pas les habitations puisque celui-ci s'élève, à ce stade des études, à une hauteur maximale d'environ 2 m alors qu'actuellement la vision peut être masquée, si un petit camion de livraison stationne sur la chaussée. Concernant les risques de glissement de terrain dus aux remblais, les études géotechniques à venir permettront d'adapter le projet au site, de définir le système de fondation de l'ouvrage et de se garantir contre les effets de la réalisation de travaux proches des constructions voisines.

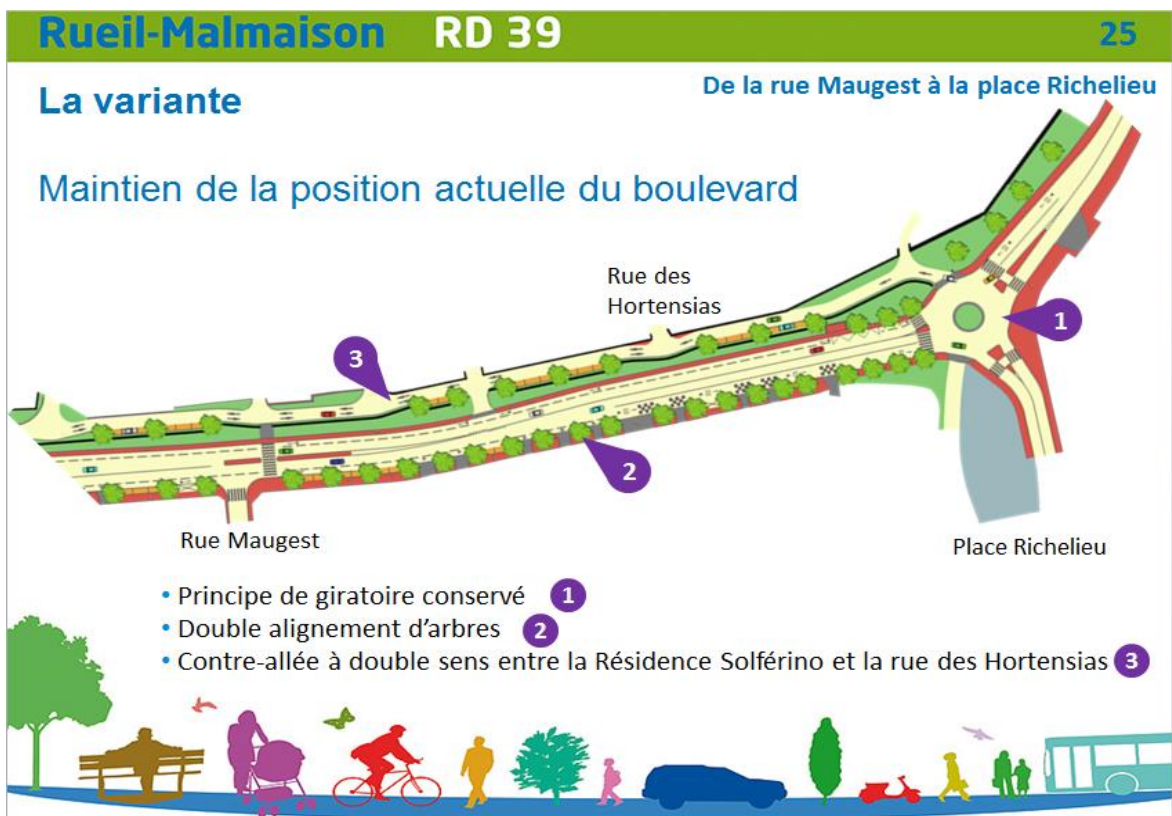
La mission du géotechnicien consiste à définir :

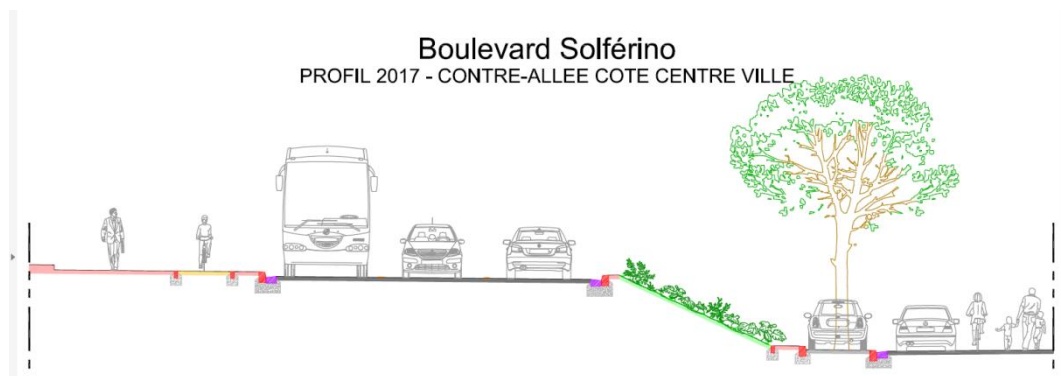
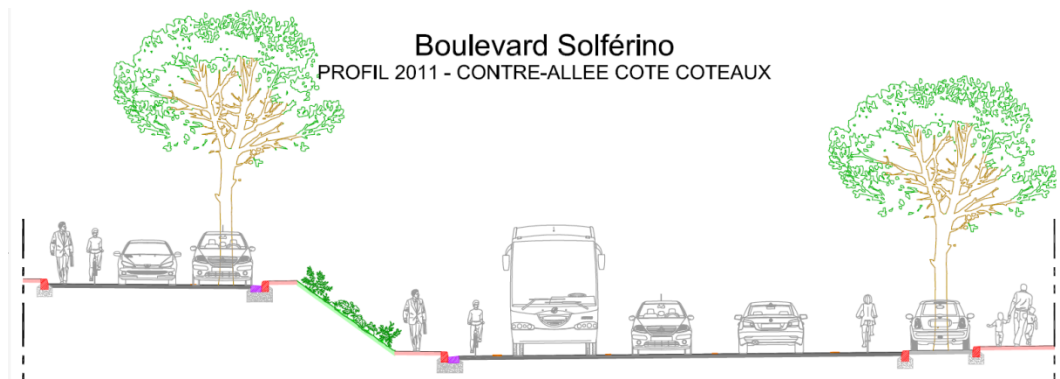
- le cadre géologique, hydrogéologique et topographique général du site étudié ;
- les aléas existants vis-à-vis des risques naturels et des terrassements : faisabilité, réemploi des matériaux, tenue des talus et parois des fouilles ;
- l'influence des circulations d'eaux souterraines, l'incidence sur l'environnement proche avec la stabilité des pentes et des constructions voisines.



La variante présentée en 2011 avait pour avantage de maintenir le boulevard dans sa position actuelle mais pour inconvénients de :

- ✓ favoriser la desserte d'une voie privée au détriment d'une voie publique,
- ✓ ne pas autoriser le débouché de la contre-allée dans le carrefour Haby Sommer,
- ✓ accentuer le manque de visibilité au niveau de l'impasse Solferino à cause du franchissement du talus,
- ✓ de défavoriser les habitants côté centre-ville qui sont plus nombreux,
- ✓ ne pas proposer de piste cyclable, mais une zone mixte voitures/ vélos/piétons et une bande cyclable sur chaussée,
- ✓ ne pas permettre un maillage du centre-ville pour une desserte piétonne,
- ✓ offrir côté coteaux un trottoir de 1,5 m le long de la chaussée,
- ✓ offrir côté centre-ville un trottoir de 2,55 m.





En 2010, le Département a procédé à une étude de circulation permettant de caractériser les conditions de déplacement de tous les usagers et mesurer les effets de la requalification de la RD 39, confirmé par une mise à jour en 2017.

Ces premières études ont démontré que le choix d'une chaussée à une file par sens était compatible avec la typologie de la voie. Les futures études de circulation, permettront de préciser plus finement l'évolution du trafic routier sur la zone, de vérifier que les temps de parcours sont maintenus voire améliorés, en appliquant des modèles au tracé définitif du projet.

La différence de coût entre les deux solutions présentées en 2011 était de 5 %, ce qui est inférieur au montant de l'aléa habituellement pris en compte à ce stade des études qui est de 20 %.

Le surcoût du projet côté centre-ville est dû aux remblais et aux murs de soutènement plus importants et à une méthodologie de mise en œuvre différente. Les études à venir permettront d'affiner les coûts. En revanche, il n'est pas possible de comparer les montants des projets de 2011 et de 2017, car les sections étudiées sont différentes, l'une étant d'environ 500 m et l'autre de 1,2 km.

Comme évoqué dans le chapitre « Carrefours », la concertation préalable a pour but de présenter, très en amont, le projet d'aménagement. Ainsi, les plans exposés ne sont pas les plans définitifs. Les études détaillées permettront de valider le tracé et de présenter lors de l'enquête publique le projet définitif.

De même, le chapitre « bus » répond aux questions concernant le positionnement des arrêts de bus.

A propos de la déclivité du Boulevard Solférino, la valeur maximale de la pente (évoquée dans le projet de 2011 pour la solution côté coteaux) était dans sa partie la plus pentue d'environ 6% sur une section de 62 m en fin de boulevard ; alors que dans le projet présenté aujourd'hui la valeur maximale de la pente est d'environ 7% sur une section de 34 m en début de Boulevard et de 65 m en fin de Boulevard sur un linéaire d'environ 400 m.

On peut en conclure que les 2 propositions sont équivalentes.

Le Département est porteur du projet d'aménagement de la RD 39, dans la mesure où il en assume les travaux et le coût. Toutefois, ce projet ne saurait être imposé à la collectivité et à ses habitants, c'est pourquoi la concertation préalable a été organisée pour recueillir les avis de chacun et étudier ensemble la meilleure solution en associant étroitement la municipalité.

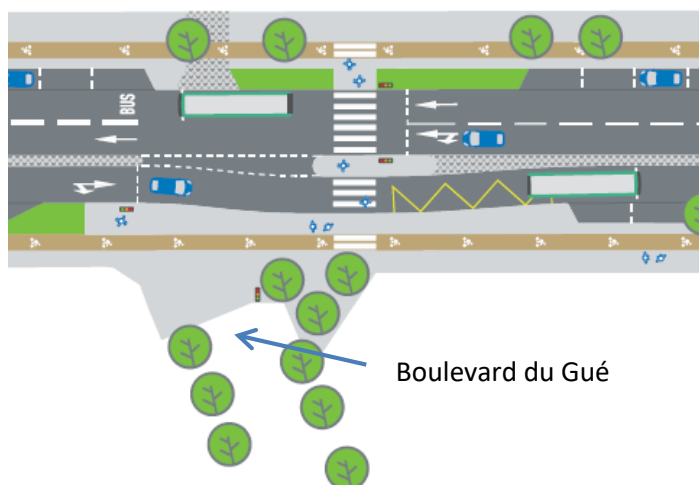
Pour finir, dans le dossier d'enquête publique, le Département présentera les deux solutions (côté centre-ville et côté coteaux) avec l'évaluation des impacts de chacun et les raisons du choix.

#### V.16 Questions diverses

- *J'attire votre attention sur le croisement Bd Stell / Bd du Gué, car les véhicules qui se dirigent vers la RD913 et qui souhaitent tourner à gauche sur le Bd du Gué bloquent une voie sur les deux.*

#### **Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

Le projet prévoit effectivement une voie de tourne à gauche au niveau du boulevard du Gué pour les voitures se dirigeant vers l'avenue Paul Doumer. En effet le nom de la rue n'était pas mentionné sur le plan présenté en concertation.



Plan d'aménagement du boulevard de l'hôpital de Stell

- *Souhaite être informé de l'impact sur le Bd de Stell en cas de création d'une trémie et propose que le projet soit étendu jusqu'à la place Besche.*

#### **Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

L'implantation d'une trémie sur le boulevard de Stell faisant partie d'une des hypothèses du projet tramway T1. A ce jour, la création d'une trémie a été abandonnée. La description détaillée du projet tramway T1 sera communiquée lors de son enquête publique, qui se déroulera courant 2019.

De plus l'extension du projet jusqu'à la place Besche n'est pas de la responsabilité du Département, mais de celle de la commune qui en supporte la charge financière et technique.

- *Demande comment les poids-lourds pourront circuler dans la contre-allée.*

#### **Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

La chaussée de la contre-allée mesure 4 m de largeur, ce qui permet aux poids-lourds de circuler sans difficulté. Par contre les études à venir permettront de vérifier que le dimensionnement des rues communales adjacentes sera adapté à ce type de véhicules, puisque le plan de circulation doit-être remanié.

- *Indique que le mur de soutènement de la rue Haute, entre les rues Maugest et Libération, présente de nombreuses fissures qui risquent de s'aggraver avec le passage des poids-lourds. La circulation des poids lourds dans la rue Haute risque de poser des problèmes de sécurité car les trottoirs sont étroits. Cette rue est très empruntée par les piétons qui accompagnent les enfants aux deux écoles à proximité.*

#### **Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

Le Département prend en compte ces remarques et les transmettra à la commune qui est chargée de la gestion de cette rue.

- *-Indique que les arbres coupés seront replantés de l'autre côté du Bd, là ou le nouveau projet immobilier de "Standing" va se construire. Quid du bien être des habitants "historiques" ?*

#### **Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

Dans le projet, l'implantation des arbres est prévue de part et d'autre des boulevards. Le Boulevard Richelieu ne fait pas exception. Les prochaines études paysagères auront pour but d'augmenter le plus possible le nombre de sujets afin de diminuer le déficit (voir chapitre « arbres »).

- *Dans la contre-allée, les sorties des garages côté centre-ville vont être orientées du même côté, ce qui n'est pas satisfaisant.*

*Demande confirmation de la circulation à double sens dans la contre-allée provoquera une circulation en zigzag et supprimera des places de stationnement rendant l'accès difficile de son domicile.*

#### **Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

La circulation dans la contre-allée est monodirectionnelle avec un sens inversé au niveau de la rue Maugest. Les véhicules souhaitant quitter la contre-allée devront obligatoirement emprunter la rue Maugest, qui aura pour conséquence un allongement de parcours suivant sa destination.

Ce contre sens a pour but d'interdire la circulation aux voitures souhaitant remonter le boulevard et court-circuiter la circulation. Le nombre de places de stationnement sur le boulevard sera augmenté d'un emplacement de stationnement d'un bus par rapport à la situation actuelle.

- *Souhaite recevoir un plan de circulation durant les travaux ainsi que leur durée.*

#### **Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

Le niveau actuel des études ne permet pas de définir de plan de circulation, ni la durée précise des travaux. Ces éléments seront présentés lors de l'enquête publique prévue en 2019.

- *Indique que le bus roule à contre-sens sur Bd Solférino, demande à quoi sert le terre-plein central au regard de la rue Maugest.*

#### **Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

Dans le projet, aucun bus ne peut circuler à contre sens. Le contre sens n'est proposé que dans la contre-allée du Boulevard Solférino afin d'interdire la contre-allée aux voitures souhaitant remonter le boulevard et court-circuiter la circulation. De plus il n'y a pas de terrain-plein central mais un talus paysager pour compenser le dénivelé du au relief (voir croquis au chapitre « pollution de l'air »).

- *Fait remarquer que les pistes cyclables sont importantes alors que seulement une dizaine de cyclistes empruntent quotidiennement la piste matérialisée dans la contre-allée.*

#### **Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

Comme indiqué dans le chapitre « Une file par sens, demi tour, suppression de la contre allée », la loi LAURE dans l'article L228-2 du code de l'environnement impose au maître d'ouvrage d'intégrer un itinéraire cyclable pour tout nouvel aménagement. L'ambition du Département est de promouvoir les déplacements doux en proposant dès que possible un aménagement cyclable pour inciter les habitants à délaissé leur voiture au profit des transports en commun. L'implication de tous les acteurs contribuera à relier les itinéraires cyclables. La commune de Rueil-Malmaison participe aussi à la construction de voies cyclables et constate dès à présent une forte augmentation de la fréquentation des parkings vélos au niveau des gares de transports en commun.

### **V.17 Débats complémentaires**

Lors de la réunion publique communale du 12 novembre 2018, la ville à été interrogée sur les sujets suivants :

- *Positionnement des arrêts de bus en pleine voie*

#### **Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

Cette question a été abordée dans le chapitre « V.8 - Une file par sens, demi tour, suppression de la contre-allée ». Lorsque le bus est stationné en pleine voie au niveau de son arrêt, pour la prise en charge ou la desserte des voyageurs, les voitures restent bloquées derrière lui. Le fait de ne pas pouvoir être dépassé, lui permet de redémarrer rapidement, sans avoir besoin de se réinsérer dans un flux de circulation. Dans le cas contraire l'insertion dans la circulation dense du bus, à chaque arrêt, entraîne une perte importante de temps, dégrade la vitesse commerciale et augmente les temps de parcours. Le temps perdu par les automobilistes au niveau de l'arrêt peut être récupéré, puisque la chaussée est libre de toute circulation.

Compte tenu de la nouvelle demande d'étude consistant à maintenir la contre-allée sur le boulevard de Stell, le Département vérifiera la faisabilité de ce fonctionnement dans les prochaines études.

- *Maintien de la contre-allée sur l'ensemble du boulevard Stell*

#### **Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

Le département étudiera le maintien de la contre-allée. Il vérifiera que le stockage important de véhicules en attente de franchissement du carrefour boulevard de Stell / avenue Paul Doumer soit maintenu. Les prochaines études devront le confirmer.

- *Proposition de réduire la largeur du trottoir le long de la Caserne pour insérer une file de circulation supplémentaire.*

#### **Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

Le fait de maintenir la contre-allée sur le boulevard de Stell ne permet pas de proposer de larges trottoirs, car l'emprise allouée sur ce tronçon est de 25 m. Toute fois, cette proposition sera étudiée, tout en tenant compte de la fréquentation du boulevard.

- *Proposition d'aménager une piste à double sens pour réduire l'emprise*

#### **Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

Cette proposition n'est pas compatible avec le reste du projet, car sur les deux autres boulevards les pistes cyclables sont unidirectionnelles sur chaque trottoir dans le sens montant et descendant.

De plus le gain d'espace est de l'ordre de 50 cm pour une piste bidirectionnelle par rapport à deux pistes cyclables séparées, ce qui ne libère pas d'espace suffisant, étant donné la largeur minimale nécessaire à une piste cyclable bidirectionnelle qui est de 2,5m.

- *Souhaite le maintien de place d'arrêt minutes, livraison*

#### **Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

Le problème de stationnement est abordé dans le chapitre « V6 Stationnement ».

Le fait de rajouter une contre-allée sur le boulevard de Stell entrainera une diminution du stationnement. Les prochaines études permettront de quantifier le nombre de places de stationnement disponibles.

- *Retravailler les abords de la Résidence des Hespérides*

#### **Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage**

Cette question a été abordée dans le chapitre « V.13 Résidences impactées ».

De plus, la commune nous demande d'étudier le maintien de la contre-allée, tout en incluant les mêmes caractéristiques que celles proposées sur le boulevard Solférino. Le Département étudiera cette variante, qui sera présentée lors de l'enquête publique.

Il est à noter que les réponses apportées dans les chapitres V.1 à V.14 ne traitent pas systématiquement cette demande de variante.

## VI. CONCLUSION

Les modalités de la concertation préalable appliquées au projet de requalification de la RD 39 à Rueil-Malmaison sont conformes aux arrêtés du Président du Conseil départemental des Hauts-de-Seine du 25 octobre 2017 et 26 février 2018

Une réunion finale de restitution ainsi qu'une réunion publique à l'initiative de la municipalité 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. Ses avis ont été considérés avec attention et les éléments retenus seront pris en compte. Leur faisabilité sera au besoin étudiée dans le cadre de la 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 d'une part, le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et d'autre part, le code de l'environnement.