



Aménagement  
de la  
**RN6**

# VILLENEUVE SAINT-GEORGES

## *Bilan de la concertation publique*

*menée du 22 juin au 17 juillet 2015*

 **île de France**

  
Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

  
Direction régionale  
et interdépartementale  
de l'Équipement  
et de l'Aménagement  
ÎLE-DE-FRANCE  
DiRIF



## Table des matières

Objectifs de la concertation.....	2
Présentation générale du projet.....	2
L'organisation.....	4
L'information du public.....	4
L'exposition.....	4
Le dossier de concertation.....	4
La participation du public.....	4
Le bilan de la concertation.....	5
Bilan quantitatif.....	5
Bilan des expressions recueillies.....	6
Conclusion.....	10
Annexe.....	11
Compte rendu de la réunion publique du 24 juin 2015.....	11



## OBJECTIFS DE LA CONCERTATION

Les objectifs de la concertation sont les suivants :

- informer le plus largement possible tous ceux qui peuvent être concernés par le projet : riverains, usagers, ...
- écouter les avis et rechercher une cohérence des préoccupations de chacun des acteurs concernés par le projet,
- connaître l'avis de l'ensemble des entités concernées sur l'opportunité de réaliser tout ou partie du projet,
- dialoguer pour enrichir le projet d'aménagement par l'implication des riverains et des usagers dans le projet.

## PRÉSENTATION GÉNÉRALE DU PROJET

Le pont de Villeneuve-Saint-Georges est la seule traversée de Seine sur près de 12 km. Cette situation induit de fortes congestions. Elles impactent l'ensemble des voiries du secteur.

Le projet soumis à concertation consiste à aménager la RN6 au niveau du pont et de la gare de Villeneuve-Saint-Georges. 44 000 véhicules/jour empruntent la RN6 à ce niveau deux sens confondus. Ce projet concerne la commune de Villeneuve-Saint-Georges.



Le projet soumis à la concertation a pour objectifs de :

- réorganiser et fluidifier la circulation dans cette zone contrainte,
- améliorer l'intégration de la RN6 dans le contexte urbain,
- renforcer la sécurité des usagers du pôle intermodal,
- faciliter la desserte de la gare SNCF par bus.

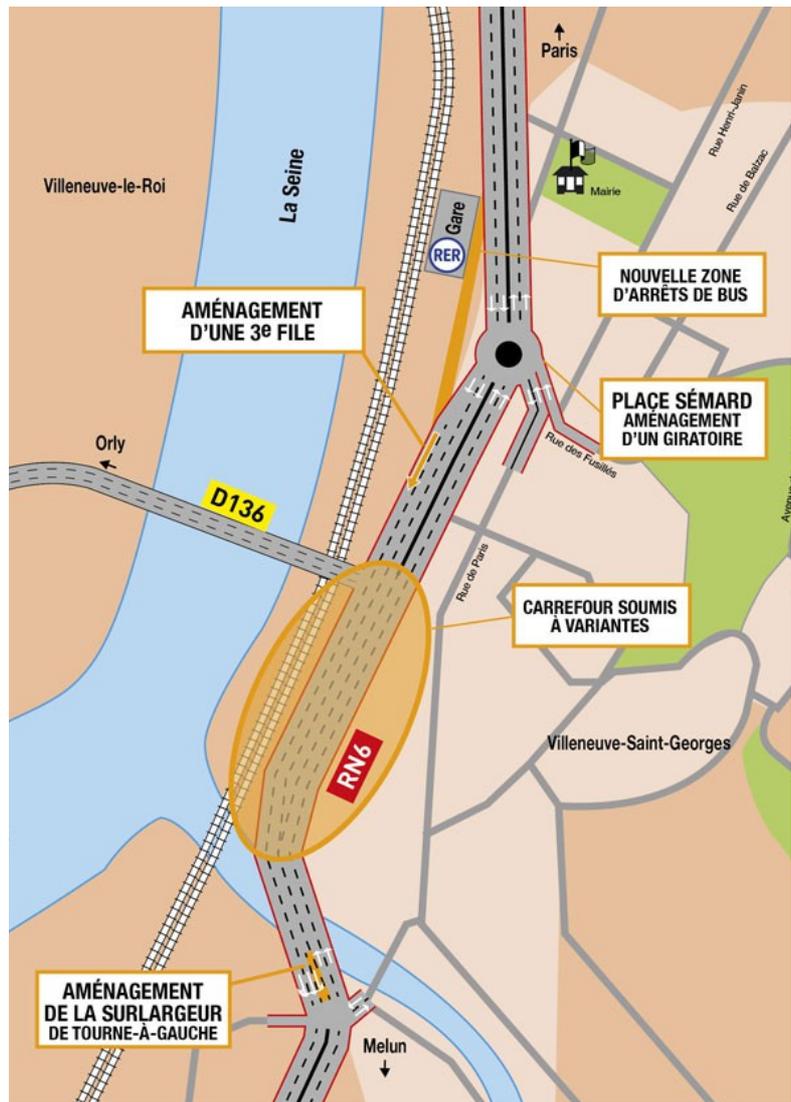


**Difficultés de retournement  
des bus**



Il comprend :

- l'aménagement de la place Pierre Sémard en un giratoire, pour rendre plus lisible les mouvements de chacun et rendre possible les demi-tours des bus,
- la création d'une nouvelle zone d'arrêt des bus devant la gare et l'aménagement de traversées piétonnes sécurisées,
- l'allongement de la voie de stockage pour tourner-à-gauche au niveau de l'avenue de Melun,
- l'aménagement au niveau du carrefour du pont se divise en :
  - la création d'une troisième voie dans le sens Nord-Sud dédiée aux mouvements de tourne-à-droite vers Villeneuve-le-Roi,
  - l'aménagement du carrefour en lui-même, deux variantes sont proposées : avec et sans tourne-à-gauche.





## L'ORGANISATION

La concertation publique s'est déroulée du 22 juin au 17 juillet 2015.

### ***L'information du public***

13500 flyers ont été distribués dans les boîtes aux lettres.

90 affiches ont été posées dans la ville de Villeneuve-Saint-Georges.

Des articles sont parus dans la presse, Le Parisien notamment.

Une rubrique a été créée sur le site Internet de la DiRIF :

<http://www.dir.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/amenagement-de-la-rn6-a-villeneuve-saint-georges-r399.html>

### ***L'exposition***

Deux expositions publiques ont été organisées à l'Hôtel de Ville et à la Maison des Projets de Villeneuve-Saint-Georges aux horaires et jours d'ouverture habituels pendant la période de concertation.

### ***Le dossier de concertation***

Le dossier de concertation qui présente de manière synthétique les motivations, les enjeux et les principales caractéristiques du projet d'aménagement de la RN6 au niveau du pont et de la gare de Villeneuve-Saint-Georges, était mis à disposition du public à la Maison des Projets (27 rue de Paris, Villeneuve-Saint-Georges) et à la Direction de l'Aménagement et de l'Urbanisme (22 rue Balzac, Villeneuve-Saint-Georges) durant la période de concertation et en ligne sur le site Internet de la DiRIF.

### ***La participation du public***

Une réunion publique a eu lieu le mercredi 24 juin 2015 à 19 h 00 au foyer Jean Cocteau à Villeneuve-Saint-Georges.

Deux registres étaient disponibles à la Maison des Projets et à la Direction de l'Aménagement et de l'Urbanisme pendant la période de concertation pour recueillir les avis, commentaires, suggestions ou questions.

Une boîte au lettre électronique dédiée a également été créée pour recevoir les avis, commentaires, suggestions ou questions.



**Illustration des flyers et affiches**



## LE BILAN DE LA CONCERTATION

### **Bilan quantitatif**

Le site internet de la DiRIF, sur lequel il est possible de télécharger les documents de concertation, a fait l'objet de 181 visites pour 170 visiteurs et 303 pages ont été téléchargées.

Une trentaine de participants en réunion publique a été comptabilisée.

14 contributions, avis ou questions ont été émis sur l'adresse électronique dédiée au projet : 4 avis de collectivités, 10 contributions individuelles ou d'associations.

2 contributions ont été écrites dans les registres mis à disposition du public à la Maison des Projets et à la Direction de l'Aménagement et de l'Urbanisme.

1 courrier de la mairie de Montgeron co-signé par le président du conseil départemental de l'Essonne a été reçu.

1 courrier et une délibération du conseil municipal de Villeneuve-Saint-Georges ainsi qu'un courrier de la mairie de Valenton ont également été reçus. Ces contributions sont déjà comptabilisées dans les avis émis par messagerie électronique.

5 collectivités et 2 personnes ont émis par écrit leur préférence pour l'une ou l'autre des variantes :

- 3 collectivités et 2 contributions individuelles en faveur de la variante avec le tourne-à-gauche,
- 2 collectivités en faveur de la variante sans tourne-à-gauche.

Le tableau ci-dessous détaille le nombre de contributions écrites et le type d'intervenant par thème :

Thèmes		Nombre de contributions	Type d'intervenants		
			C*	A*	I*
Fonctionnement	Suppression du tourne-à-gauche	5	3		2
	Giratoire place Sémard	2			2
Intermodalité	La prise en compte des cyclistes	7		3	4
	La prise en compte des piétons	4			4
	La prise en compte des bus	2			2
	La prise en compte des taxis	1		1	
Propositions	Réduction à 2x1 voie + voies bus	1			1
	Report du bouchon en amont	2			2

\* C = collectivité, A = association, I = individuel



## **Bilan des expressions recueillies**

Les expressions recueillies sont regroupées ci-après par thème. Les textes en italique correspondent aux réponses de la DiRIF qui assure la maîtrise d'ouvrage.

### **La suppression du tourne-à-gauche**

Les variantes proposées portent sur la suppression ou non du tourne-à-gauche. Ce point est logiquement revenu à plusieurs reprises dans les échanges de la réunion publique et constitue l'objet principal des avis de trois collectivités.

#### **Remarque**

La variante sans tourne-à-gauche suscite des inquiétudes du fait de l'augmentation du trafic sur la section entre le carrefour du pont et la place Sémard et sur la place Sémard.

#### **Réponse**

*Cette variante augmente le trafic au droit de l'entrée du centre-ville de Villeneuve-Saint-Georges. On pourrait penser, en première approche, que ce trafic supplémentaire va dégrader le fonctionnement de cette zone.*

*Les études montrent que la réserve de capacité de la RN6 suite à la réalisation des aménagements (troisième voie dans le sens Nord-Sud, giratoire,...) est suffisante pour supporter la demande supplémentaire de trafic liée à la suppression du tourne-à-gauche sans pénaliser significativement les usagers du centre de Villeneuve-Saint-Georges. Les résultats de ces études prévoient une amélioration nette des temps de parcours par rapport à l'état actuel, y compris depuis le centre-ville de Villeneuve-Saint-Georges.*

*Il est à noter que ces véhicules supplémentaires n'entrent pas en conflit avec les piétons. En effet, il n'y a aucune traversée piétons sur l'itinéraire des usagers de la RN6 venant du Sud et se dirigeant vers Villeneuve-le-Roi.*

### **Le fonctionnement du carrefour giratoire**

#### **Remarque**

Plusieurs personnes font part de leurs inquiétudes concernant le fonctionnement du carrefour giratoire. Ces personnes craignent notamment que les usagers venant du centre de Villeneuve-Saint-Georges aient beaucoup de difficultés pour s'insérer sur le carrefour.

#### **Réponse**

*L'organisation des mouvements dans le carrefour permet d'en augmenter sa capacité.*

*Le projet présenté a fait l'objet de simulations dynamiques qui montrent que le carrefour fonctionne pour les deux variantes. Un feu de régulation situé sur la RN6 en direction du Nord à l'approche du carrefour permettra d'assurer un temps d'insertion pour les usagers venant du centre de Villeneuve-Saint-Georges.*

### **La prise en compte des cycles**

#### **Remarques**

Des cyclistes et des représentants d'associations de cyclistes ont soulevé les questions/inquiétudes/remarques suivantes :

- continuité d'itinéraire,
- sécurité des cyclistes,
- accès des vélos à la gare et stationnement.



Exemples de propos tenus :

La piste cyclable venant de Créteil s'interrompt à la hauteur du pont routier franchissant les voies SNCF vers Choisy. Les cyclistes doivent s'insérer dans la circulation particulièrement dense sur ce tronçon.

Un maillon cyclable est indispensable pour assurer la liaison vers l'Essonne (par la vallée de l'Yerres, ou la RN6) ou même vers le plateau de Villeneuve-Saint-Georges (par la montée de l'église). Il est aussi nécessaire pour la liaison vers Villeneuve-le-Roi via le pont.

L'article L228-2 du Code de l'environnement stipule :

"À l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation."

L'accessibilité de la gare aux vélos est importante pour faciliter l'intermodalité ainsi que la réalisation de stationnements sécurisés (type VELIGO).

### **Réponse**

*Les contraintes géométriques de la RN6 ne permettent pas de créer un itinéraire cyclable sécurisé sur la section entre le carrefour avec la rue Gervais et la place Sémard.*

*La prise en compte des cycles fait l'objet d'une réflexion globale, en dehors de cette opération, avec les autres partenaires. Un itinéraire par les berges de Seine, avec une rampe pour remonter sur la RD136, fait l'objet d'études. Cet itinéraire peut être rejoint par le passage sous la RN6 (rue du port) depuis la rue Pierre Mendès-France. Le projet d'aménagement des bords de Seine prévoit des stationnements de vélos à l'entrée de la gare côté Seine, y compris un parc de stationnement VELIGO.*

## **La prise en compte des piétons**

### **Remarque**

L'amélioration du souterrain est évoquée à plusieurs reprises.

### **Réponse**

*Le périmètre de l'opération n'intègre pas le souterrain cité. De plus, il n'y a pas suffisamment d'espace pour le rendre accessible aux personnes à mobilité réduite. Le projet permet néanmoins d'élargir le trottoir devant l'entrée du souterrain (côté ville), ce qui permettra de la mettre en valeur. En complément du souterrain, des passages piétons protégés seront aménagés en surface afin d'offrir une alternative à celui-ci.*

### **Remarque**

Le projet présenté prévoit la transformation de la place Pierre Sémard en carrefour giratoire, la suppression du trottoir du côté Est sur la section entre la rue Gervais et la place Sémard, la création d'une voie supplémentaire de tourne-à-droite vers la RD136, l'allongement de la voie de tourne-à-gauche à l'approche du carrefour RN6/avenue de Melun avec réduction concomitante du trottoir Ouest. Toutes ces mesures sont orientées circulation automobile au détriment des piétons.

### **Réponse**

*Actuellement, il n'y a pas de traversées piétonnes sécurisées place Sémard et dans le sens Nord-Sud, les véhicules ne doivent pas céder la priorité. L'aménagement de passages piétons protégés et la mise en place d'un cédez-le-passage en entrée de giratoire prévus au projet, permet d'améliorer la sécurité des piétons.*

*De plus, un aménagement pour rendre la zone devant la gare plus urbaine sera étudié lors de la phase suivante d'approfondissement de la définition du projet.*

*Le trottoir côté Est sur la section entre la place Sémard et la rue Gervais n'a pas une véritable utilité. L'allongement de voie de tourne-à-gauche vers l'Avenue de Melun nécessite effectivement une réduction du trottoir. Cependant, la largeur de trottoir restante (environ 2 mètres) est suffisante au vu du nombre de piétons qui fréquentent cette zone.*



## La prise en compte des transports collectifs

### Remarque

Il est souvent reproché au projet de ne favoriser que la fluidité du trafic automobile plutôt au détriment des transports collectifs et de l'intermodalité.

### Réponse

*L'amélioration de la fluidité du trafic profite aux véhicules particuliers et aux transports collectifs qui aujourd'hui se trouvent également bloqués dans les embouteillages. Le diagnostic cible clairement les dysfonctionnements des transports collectifs et l'amélioration de l'intermodalité est identifiée comme objectif. L'aménagement de la place Sénard en carrefour giratoire participe à l'amélioration de la rotation des bus. L'optimisation de l'implantation des arrêts de bus complétée par une sécurisation des circuits des piétons renforce l'attractivité des transports en commun.*

### Remarque

En ce qui concerne les arrêts de bus, la largeur du trottoir actuelle (moins d'un mètre) est tout à fait insuffisante pour servir à la fois à la circulation des piétons et à l'attente des bus. De plus, il n'y a pas d'abri. Et pourquoi ne pas localiser les arrêts au plus près de la gare ? De plus, les bus venant du sud sont soumis à la congestion et fortement pénalisés. Il faudrait une voie réservée de l'entrée de Villeneuve à la gare.

### Réponse

*La nouvelle zone de stationnement des bus est située devant la gare RER. La largeur du trottoir est de 2 mètres (1,80 mètre ponctuellement) et l'auvent de la gare permet d'abriter les usagers. L'aménagement permet de positionner l'ensemble des arrêts des lignes actuelles. De plus, des modifications de ligne sont à l'étude pour améliorer le fonctionnement du pôle, notamment la diminution du nombre de terminus devant la gare.*

## La prise en compte des taxis

### Remarque

La zone de prise en charge est située devant la gare RER. Il s'agit d'un point stratégique indispensable pour être au contact de la clientèle susceptible de faire appel à leurs services sur cette commune.

### Réponse

*Dans le projet de nouvel aménagement des berges de la Seine, des places réservées aux taxis sont prévues devant la gare côté Seine. Le présent projet dans son état actuel prévoit également deux places côté RN6.*

## Proposition de réduire la circulation à 2 fois une voie en section courante (hors approches de carrefours) pour dégager de l'espace pour les bus, cyclistes, piétons

### Remarque

Pour faire fonctionner les carrefours, il faudrait recréer une voie en approche et en aval de ceux-ci.

### Réponse

*Étant donné l'interdistance des carrefours, les voies bus seraient d'une longueur très faible. Elles n'engendreraient ni gains de temps pour les bus ni amélioration de la sécurité pour les cyclistes.*



## Proposition de déplacer les bouchons en dehors de Villeneuve-Saint-Georges

### Remarque

« Il est préférable que la congestion soit reportée en amont du Réveil-Matin sur la partie à deux-voies de la RN6, plutôt que de dégrader les conditions de vie dans Villeneuve-Saint-Georges. »

### Réponse

La diminution de la congestion est un objectif du PDU-IF. Sa concrétisation sera étalée sur plusieurs années. Le projet présenté vise, entre autres, à améliorer le temps de parcours à court terme.

## Mention de la représentation de l'avenue de la République erronée

### Réponse

L'avenue de la République restera à double sens. Les schémas sont effectivement erronés sur ce point.

## Avis des collectivités

Le conseil municipal de Villeneuve-Saint-Georges a émis un avis favorable sur la variante qui maintient le tourne-à-gauche au niveau de la tête de pont et fait part de son inquiétude sur le fonctionnement du carrefour de la place Sémard en raison du report de véhicules venant du Sud et souhaitant emprunter le pont dans le cas de la fermeture du tourne-à-gauche. Le conseil municipal demande que les aménagements place Pierre Sémard marquent le caractère urbain de cette entrée de ville et participent à l'apaisement de la circulation et de la vitesse sur ce carrefour en adéquation avec les futurs aménagements de la gare RER.

Le conseil départemental du Val-de-Marne et la ville de Valenton font également part de leur inquiétude sur la variante sans tourne-à-gauche et affichent leur préférence pour la variante avec tourne-à-gauche.

Le conseil départemental de l'Essonne et la ville de Montgeron considèrent que seule la variante sans-tourne-à-gauche permettra de désengorger le centre-ville de Villeneuve-Saint-Georges.

Les communes de Ablon-sur-Seine et Villeneuve-le-Roi souhaitent que la concertation soit étendue à leur commune.

### Réponse

La concertation publique a été organisée sur la commune territorialement concernée par les travaux. Les communes d'Ablon-sur-Seine et de Villeneuve-le-Roi seront consultées lors de la concertation interservices. La communication lors de phases d'études à venir sera étendue aux communes limitrophes.

Dans les études post-concertation, les aménagements marquant le caractère urbain de cette section seront étudiés en partenariat avec la ville de Villeneuve-Saint-Georges.

L'État a pris acte de la position de la ville de Villeneuve-saint-Georges sur sa préférence pour la variante avec tourne-à gauche. Il est rappelé que la variante sans tourne-à-gauche permet aux automobilistes venant de l'Essonne de gagner un temps significatif sur leur trajet au détriment des autres usagers qui ont leur gain de temps légèrement minoré.



## CONCLUSION

La ville de Villeneuve-Saint-Georges connaît des nuisances liées à son statut d'agglomération traversée par une route nationale à forte fréquentation. À court terme, le projet proposé constitue une solution satisfaisante, puisqu'il permet une amélioration significative de la situation actuelle.

La concertation publique a souligné l'importance de poursuivre le travail de concertation sur la définition des aménagements cyclables, mené avec les différents partenaires, afin d'aboutir à la conception d'un pôle cohérent.

Elle a également mis en évidence l'attention à accorder au traitement de la zone située devant la gare. En effet, il s'agira d'intégrer les trois contraintes suivantes : la zone marque le caractère urbain de la ville ; elle participe à l'apaisement des vitesses et à la sécurité des piétons.

Sans qu'aucune des deux variantes proposées ne donne entière satisfaction, chacune permet des améliorations significatives. La solution avec le tourne-à-gauche présente le défaut de ne pas résoudre la congestion sur la RN6, contrairement à la solution sans le tourne-à-gauche. Cette dernière, quant à elle, induit un report de trafic sur la place Sémard. Il est la source d'inquiétudes, de la part de la municipalité, sur le fonctionnement de cette variante.

Les villeneuvois, qui se sont exprimés, souhaitent réduire la circulation dans leur ville. Les usagers externes à Villeneuve-saint-Georges ont eux pour objectif une réduction de leur temps de trajet.

Au vu des études de trafic et suite aux craintes exprimées par le public et les élus locaux, une solution adaptée consisterait à mettre en place de manière expérimentale, la variante sans le tourne-à-gauche. Cette expérimentation permettrait, de manière empirique, de conforter ou d'infirmer les résultats des simulations dynamiques, afin de répondre aux craintes des populations et élus locaux, liées à l'impact du report de trafic.

Les modalités de l'expérimentation seront définies en concertation avec les différentes parties prenantes.



## **ANNEXE**

### ***Compte rendu de la réunion publique du 24 juin 2015***



## Réunion publique du 24 juin 2015 au foyer Jean Cocteau à Villeneuve-Saint-Georges

### **Intervenants :**

Les représentants de la maîtrise d'ouvrage, Direction des Routes Île-de-France :

Eric DEBARLE, adjoint au directeur des routes Ile-de-France, chef du service de modernisation du réseau,  
Ghislain FRAMBOURT, chef du département de modernisation du réseau Est,  
Malvina SIMON, responsable d'opérations.

Le représentant de Villeneuve-Saint-Georges :

Mme Sylvie ALTMAN de Villeneuve-saint-Georges

**Public** : une trentaine de personnes

**Durée** : 2 heures

### **Introduction**

Madame le maire de Villeneuve-Saint-Georges introduit la réunion en dressant le constat sur cette zone : la RN6 passe à Villeneuve-Saint-Georges dans un espace contraint, le pont de Villeneuve-Saint-Georges est la seule traversée de Seine sur près de 12 kilomètres. Le trafic est important sur cette axe et le besoin pour traverser la Seine est tel qu'un bouchon se forme.

Madame le Maire insiste sur la nécessité de pacifier l'entrée de ville de Villeneuve-Saint-Georges dans le cadre du projet que l'État soumet à concertation.

Madame le Maire indique qu'elle a une préférence sur les variantes : la variante avec tourne-à-gauche.

Eric DEBARLE présente l'équipe qui travaille sur le projet. Il indique que cette réunion s'inscrit dans le cadre d'une concertation qui se déroule du 22 juin au 17 juillet 2015.

Eric DEBARLE rappelle l'intérêt d'une concertation publique au moment où le projet n'est pas figé et peut être encore modifié.

Le secteur dont il est question dans cette étude a fait l'objet de nombreuses études et de nombreux projets ont été envisagés au cours du temps mais jamais réalisés.

A l'issue de cette concertation publique une des variantes pourra être retenue, une autre variante pourra émerger ou le projet peut être abandonné si aucun consensus n'est trouvé.

### **Présentation**

Ghislain FRAMBOURT, chef du département de modernisation du réseau Est présente l'opération.



## Questions/réponses

A la suite de cette présentation, plusieurs questions ont été posées.

### Question :

D'autres traversées de la Seine sont-elles envisagées ? Ce qui est proposé n'est pas une solution à long terme.

### Réponse : *Eric DEBARLE*

Créer une nouvelle traversée de Seine est un projet très ancien. Dans le cadre du Schéma Directeur de la Région Ile-de-France, le besoin de pont a été confirmé. Ce nouveau pont devra être porté par une collectivité locale.

En revanche, l'État a un projet en cours et à venir pour assurer une liaison entre la francilienne (RN104) et l'A86 : il s'agit de la RN19. Les travaux de la déviation de Boissy-Saint-Léger sont en cours et les études de la section restante, qui seront soumises à débat public, sont inscrites au CPER 2015-2020. Le projet déléstera la RN6 d'une partie de son trafic.

### Intervention de Marc THIBERVILLE, conseiller municipal de Villeneuve-Saint-Georges

Le problème, c'est le flux de transit. Ce problème ne peut être résolu que par la construction d'un nouveau pont. Ce dossier doit avancer.

Le projet est intéressant : le giratoire, la pacification de la circulation, la troisième voie.

Il faut également travailler avec les transporteurs pour limiter le nombre de lignes qui effectuent leur terminus devant la gare RER. Ce travail est en cours avec les transporteurs et la SNCF.

La suppression du TAG n'est pas compatible avec l'objectif de pacification de la circulation puisqu'on ajoute 400 véhicules par heure au droit de la gare.

L'insertion des flux automobiles venant du centre-ville est également une question. Même si un feu de régulation est prévu, l'incivilité des usagers est telle qu'elle empêche souvent l'insertion d'autres usagers sur un giratoire et le modèle ne permet pas de modéliser ceci.

### Réponse : *Eric DEBARLE*

La coexistence des bus et des piétons avec le trafic de transit est également une cause de congestion : on peut faire passer en moyenne 1 véhicule toutes les 4 secondes sur une voie. Or un bus, lorsqu'il souhaite se retourner sur la place Sémard, bloque la RN6 pendant 30 à 40 s. En assurant la fluidité des bus, on permet à plus de véhicules de traverser le carrefour d'où une diminution de la congestion.

Concernant, les modèles de simulation de trafic, leur fiabilité a été constatée à multiples reprises. Lorsque l'on simule le trafic d'un projet futur, on simule d'abord la situation actuelle. Cette simulation doit être conforme à la réalité. Cette partie d'étude est appelée le calage. Sur ces bases, on passe à la simulation de la situation future.

La simulation avec 400 véhicules supplémentaires sur le giratoire met en évidence un risque de difficultés d'insertion pour les usagers venant du centre-ville. C'est pourquoi, il est envisagé de mettre un feu tricolore de régulation : ceci permettra aux Villeneuvois de s'insérer plus facilement sans que les files de la RN6 ne remontent jusqu'au carrefour du pont.

**Intervention :**

Deux ponts sur la Seine sont actuellement à l'étude au Conseil Départemental : entre Alfortville et Vitry et entre VSG et Orly au niveau de la gare de triage.

Le système ne fonctionnera pas s'il ne s'agit pas d'un carrefour à feux et si ces feux ne sont pas gérés en fonction de ceux du pont. C'est la même chose avec l'avenue de Melun.

**Réponse :** *Eric DEBARLE*

Le projet prévoit une coordination des feux de la RN6.

**Intervention d'un conseiller municipal**

L'aménagement prévu au niveau de l'avenue de Melun et la troisième file sont intéressants. Par contre, l'intérêt du giratoire et de la suppression du tourne-à-gauche n'est pas prouvé. Il est illusoire de croire qu'ajouter des flux automobiles sur la place Sémard va améliorer la situation.

Le tourne-à-gauche doit être maintenu.

On ne parle pas des souterrains de la gare. L'aménagement du souterrain pourrait permettre d'interdire les traversées de la RN6 par les piétons.

Il est illusoire de vouloir pacifier la RN6 alors que 44000 véh/jour passent dans Villeneuve-Saint-Georges.

La seule solution est la déviation de Villeneuve-Saint-Georges.

**Réponse :** *Mme le maire*

Le travail sur les bus (suppression des terminus, ...) se fait dans le cadre du comité de pôle.

La solution présentée ne peut pas remplacer un projet de nouveau pont ou un contournement de la RN6 mais le projet présenté peut être réalisé en 2017, les autres solutions ne peuvent être mises en œuvre qu'à plus long terme.

Madame le maire de Villeneuve-Saint-Georges défend le projet de contournement de la RN6 auprès de la Région et des autres communes. Le but est de se réserver la possibilité de créer un projet de contournement en utilisant les emprises qui avaient été réservées par l'État et qui sont en cours de restitution.

Concernant le tourne-à-gauche Madame le Maire se demande comment 400 véhicules supplémentaires sur la place Sémard permettent de pacifier la zone.

Le fait de supprimer le tourne-à-gauche améliore le temps de parcours des seuls Essonnais. Madame le Maire souhaite que le projet soit conçu pour les Villeneuvois, les premières victimes depuis des dizaines d'années de ce point noir de la circulation. Elle note qu'avec le projet de tourne à gauche et créant une 3<sup>ème</sup> voie, le temps des trajets des Villeneuvois au sein de la ville diminue.

Dans le cadre du comité de pôle, la SNCF propose de retravailler de nouveau sur un souterrain plus direct entre centre-ville et gare. De plus, la ville travaille avec les transporteurs pour essayer de réorganiser les lignes de bus passant à la gare de Villeneuve-Saint-Georges. Ceci permettrait de décharger le pôle multimodal.

Madame le Maire indique que des discussions ont déjà eu lieu avec la DiRIF pour trouver un aménagement qui permettra de montrer que l'on rentre dans une zone apaisée. Ce travail devra se poursuivre dans la suite des études.

**Réponse :** *Eric DEBARLE*

Le projet étant inscrit au CPER, sa réalisation à court terme est envisageable. La question des passages piétons et des feux devra être étudiée avec les projets des autres partenaires notamment ceux travaillant sur le pôle gare. La DiRIF a pris le parti d'avancer au lieu d'attendre la finalisation des projets des autres partenaires. Le comité de pôle permet dans tous les cas d'adapter chacun des projets en fonction des projets des autres partenaires pour assurer une cohérence d'ensemble.



**Intervention de Monsieur HENRY, adjoint au maire de Villeneuve-Saint-Georges :**

Le passage piétons est trop proche du giratoire. Il serait possible d'envisager de garder un seul passage piétons en zone pacifiée comme par exemple devant la gare de Choisy-le-Roi.

**Question de Monsieur HUOT**

Le projet de trémie a été abandonné suite à un recours au conseil d'État des Amis de la Terre.

Le PLU contient un projet de pôle intermodal qui traite les problèmes évoqués. Ce projet est celui qui doit être mis en place.

Plusieurs remarques sur le projet :

- Il faut penser aux transports collectifs
- Que fait-on des taxis ?
- D'autres carrefours sont plus dangereux donc on ne peut pas justifier tout l'aménagement par un enjeu de sécurité
- Il manque des données sur la qualité de l'air et le bruit. Il n'y a pas de référence au PPBE du Département.

**Question d'une riveraine**

Etonnée que les habitants de Villeneuve-Saint-Georges, Crosnes, ... ne soient pas présents.

La requalification de la RN6 va-t-elle continuer ?

**Réponse : Eric DEBARLE**

Le financement pour la 2ème phase de réhabilitation de la RN6 n'est pas prévu au CPER 2015-2020.

**Question d'un riverain :**

L'enveloppe annoncée de 3 millions d'euros est-elle extensible ? La synchronisation des feux est-elle comprise dans le projet ? Pour la protection des piétons, des barrières sont-elles prévues et seront-elles remplacées en cas de dégradation ?

**Réponse : Eric DEBARLE**

Les risques de dépassement de l'enveloppe sont faibles. Ils sont importants lors de travaux nécessitant des fondations souterraines. Ce n'est pas le cas ici. La coordination des feux sur l'itinéraire est comprise dans le projet.

Des barrières sont prévues pour dissuader les piétons de traverser en dehors des passages protégés. Leur remplacement devra être intégré dans le budget d'entretien.

**Question :** La solution serait de bloquer les usagers en amont de Villeneuve-Saint-Georges pour déplacer le bouchon sur la voie rapide.

**Réponse Eric DEBARLE**

Cette solution risque de ne pas être acceptée par les communes qui constateraient un nouveau bouchon sur leur territoire.

**Question :** Est-ce que les bus articulés pourront tourner sur le giratoire ?

**Réponse Eric DEBARLE**

Ce point a été vérifié, les bus articulés pourront tourner.



**Question** : Il est dommage que le carrefour de l'avenue Carnot ne soit pas traité

**Réponse** *Eric DEBARLE*

Il sera pris en compte pour la coordination des feux sur la RN6.

**Question** : Pour la variante sans le tourne-à-gauche, est-ce que les véhicules de secours pourront passer ? N'aura-t-on pas des resquilleurs ?

**Réponse** *Eric DEBARLE*

La possibilité de tourne-à-gauche va être très contrainte mais on ne peut pas lutter contre toutes les incivilités par l'aménagement. Les secours pourront toutefois passer.

## **Conclusion**

Madame le Maire précise que les arrêts des taxis seront à l'arrière de la gare. Ces déposes seront réalisées dans le cadre du complément de l'aménagement des berges.

Madame le Maire conclut la réunion en rappelant qu'un pont franchissant la Seine en Essonne reste nécessaire ainsi qu'un contournement par le plateau. Elle affirme sa volonté de voir aussi ce projet se réaliser. C'est bien un ensemble d'aménagements coordonnés qui permettra de mettre fin aux embouteillages. Elle rappelle sa nette préférence pour la variante avec tourne-à-gauche et prend acte que quelle que soit la solution qui sera mise en place, celle-ci est réversible.