



***Concertation publique
du 22 juin au 17 juillet 2015***

Aménagement
de la
RN6

**VILLENEUVE
SAINT-GEORGES**

DOSSIER DE CONCERTATION



Sommaire

1/ La concertation : pourquoi ? Comment ?.....	3
1.1. Le projet d'aménagement.....	3
1.2. Les objectifs de la concertation préalable.....	4
1.3. Les modalités de concertation préalable.....	4
2/ Contexte et objectifs du projet.....	5
2.1. Contexte du projet.....	5
2.2. Diagnostic.....	6
Cartes des temps de parcours.....	7
3/ Les enjeux du projet.....	8
3.1. L'enjeu de mobilité.....	8
3.2. L'enjeu environnemental.....	11
3.3. L'enjeu aménagement urbain.....	13
4/ Le projet soumis à la concertation.....	16
4.1. Les grands principes d'aménagement.....	16
4.2. Aménagement de la place Pierre Sépard.....	17
4.3 Aménagement du carrefour de l'avenue de Melun.....	20
4.4. L'aménagement du carrefour du pont.....	21
4.4.1 Variante sans tourne-à-gauche.....	21
4.4.2 Variante avec tourne-à-gauche.....	22
4.5. Comparaison des deux variantes.....	23
5/ Les suites données à la concertation.....	26
5.1 Calendrier.....	26
5.2 Evaluation.....	26
Glossaire.....	27
Annexes.....	28

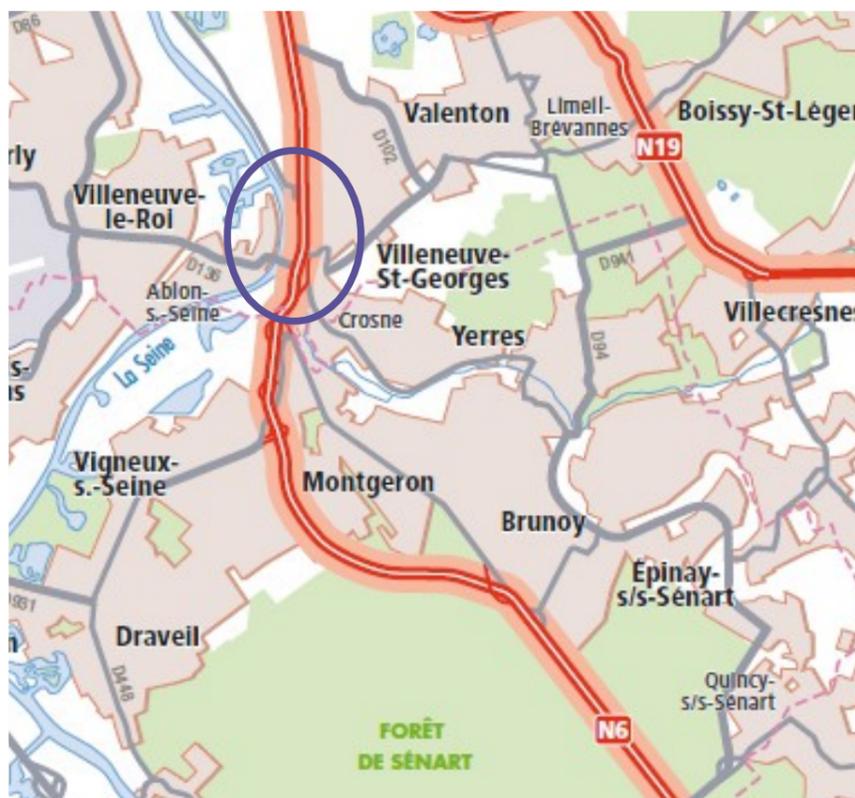
1/ La concertation : pourquoi ? Comment ?

1.1. Le projet d'aménagement

Le projet soumis à concertation consiste à aménager la RN6 au niveau du pont et de la gare de Villeneuve-Saint-Georges. Ce projet concerne la commune de Villeneuve-Saint-Georges.

L'aménagement de la RN6 dans le secteur répond aux objectifs d'amélioration de la sécurité, d'amélioration des conditions de circulation ainsi que d'insertion urbaine de la voirie nationale.

A cette fin, l'Etat, représenté par la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement (DRIEA), Direction des Routes Ile-de-France (DiRIF), maître d'ouvrage du projet, présente à la concertation son projet d'aménagement.



LES OBJECTIFS DU PROJET D'AMÉNAGEMENT SONT LES SUIVANTS :

- **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 les bus



Les études préalables à la concertation menées par le maître d'ouvrage :

- les études ont été menées dans le cadre d'un comité de pilotage, présidé par la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement, Direction des Routes Ile-de-France et qui associe les élus locaux, l'Établissement Public d'Aménagement Orly-Seine-Amont, le Syndicat des Transports Ile-de-France.
- L'étude d'opportunité a été menée par le bureau d'études Iris Conseil.
- Les études de trafic ont été réalisées par le bureau d'études CDVia.
- Les études préalables permettant de préciser les études techniques ont été réalisées par le bureau d'études Segic Ingénierie.

1.2. Les objectifs de la concertation préalable

La démarche de concertation publique s'inscrit dans le cadre des dispositions de l'article L 300-2 du Code de l'Urbanisme,

L'article R300-1 du Code de l'urbanisme prévoit l'organisation d'une telle concertation en cas de réalisation d'un investissement routier dans une partie urbanisée d'une commune, d'un montant supérieur à 1,9 M€ et conduisant à la création de nouveaux ouvrages ou à la modification d'assiette d'ouvrages existants, ce qui est le cas ici.

La concertation préalable constitue une étape essentielle dans la réalisation du projet. Il s'agit d'un temps d'échanges et d'écoute avec le public, sur l'opportunité et les principales caractéristiques du projet.

Elle a pour objectifs :

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

1..3. Les modalités de concertation préalable

La concertation publique se déroule **du 22 juin au 17 juillet 2015** à la maison des projets de Villeneuve-Saint-Georges.

Elle doit permettre à chacun de s'informer et de participer au projet.

Comment s'informer ?

Le présent **dossier de concertation** 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.

Il est mis à disposition du public en mairie de Villeneuve-Saint-Georges, 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 consultable en ligne sur le site Internet de la DiRIF :

<http://www.dir.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr>

Des **expositions publiques** sont organisées parallèlement à l'Hotel de Ville et à la Maison des Projets de Villeneuve-Saint-Georges aux horaires et jours d'ouverture habituels pendant la période de concertation.

Comment participer ?

Une **réunion publique** se tiendra au foyer Jean Cocteau, 8 avenue Carnot à Villeneuve-Saint-Georges le mercredi 24 juin 2015 à 19 h 00. Le projet sera présenté par le maître d'ouvrage. Chacun est invité à venir s'informer et à s'exprimer.

Deux **registres** sont disponibles à la Maison des Projets et à la Direction de l'Aménagement et de l'Urbanisme pendant la période de concertation. Chacun peut y inscrire librement ses avis, commentaires, suggestions ou questions.

Une **adresse électronique** dédiée a également été créée à cet effet : rn6-vsg-dirif@developpement-durable.gouv.fr

2/ Contexte et objectifs du projet

2.1. Contexte du projet

La commune de Villeneuve-Saint-Georges, dans le département du Val-de-Marne, se situe à environ 16 kilomètres au sud de Paris, en rive droite de la Seine qui la sépare de la commune de Villeneuve-le-Roi.

Le pont de Villeneuve-Saint-Georges est le seul pont traversant la Seine sur près de 12 kilomètres.

Cet ouvrage assure la liaison entre le sud de l'Île-de-France et les secteurs d'Orly et Rungis. Il est donc très attractif.

De plus, la gare de Villeneuve-Saint-Georges, très attractive au vu de la fréquence des trains qui la desservent, constitue un nœud ferroviaire et un pôle d'échanges important : environ 27 000 passagers utilisent chaque jour le RER D à Villeneuve-Saint-Georges, dont 14 000 usagers quotidiens de la gare sont des voyageurs en correspondance.

Pour assurer les déplacements et rejoindre cette gare, 12 lignes de bus s'arrêtent à la gare RER de Villeneuve-Saint-Georges.



2.2. Diagnostic

Le pont de Villeneuve-Saint-Georges est un nœud essentiel des déplacements routiers du Val-de-Marne et de la Région et connaît par conséquent une très forte fréquentation.

Il est le point de convergence de deux axes majeurs : la RN6, axe Nord-Sud liant Paris au Sud de l'Île-de-France, et la RD136, axe reliant la RD7 et la RN6 via Orly et Villeneuve-le-Roi.

Le pont de Villeneuve-Saint-Georges est par ailleurs un point de passage important pour les usagers de la gare de Villeneuve-Saint-Georges située à moins de 300 mètres au nord de la tête de pont sur la RN6.

De ce fait, la demande en déplacements sur le secteur est très forte et entraîne la saturation de la RN6 et de la RD136 en amont de la tête de pont, mais également des séquences à la RN6 en provenance de l'est (Av. de la République, Rue de Crosne, Rue de Belle Place). A partir du pont, les remontées de files se font sur plus de 1,5 km au nord et au sud de la RN6, et également à l'ouest sur la RD136.

De plus, de nombreux usagers décident de shunter cette zone pour éviter la congestion. Ceci entraîne des saturations importantes sur toutes les voiries départementales et communales parallèles à la RN6.

Une étude de trafic a été réalisée pour rechercher les causes de ces dysfonctionnements. Elle a mis en évidence que les dysfonctionnements en terme de circulation dans le secteur du pont de Villeneuve-Saint-Georges avaient plusieurs origines :

- Le carrefour même de la tête de pont connaît une demande en tourne-à-gauche depuis la RN6 sud et vers Villeneuve-le-Roi très importante, ce qui entraîne le blocage de l'une des voies de la RN6 vers Paris,
- Les premiers carrefours en aval de la tête de pont (place Pierre Sépard, RN6/Avenue de Melun), de par leur fonctionnement et leur manque de capacité, entraînent des remontées de files jusqu'à la tête de pont amplifiant ainsi la congestion du réseau,
- La gestion par priorité à droite de la place Pierre Sépard (RN6/Avenue de la République) n'est pas adaptée à la charge du carrefour et aux différents échanges observés devant la gare SNCF, ce qui entraîne le blocage des écoulements de la RN6 vers Paris et des remontées de file sur l'avenue de la République,

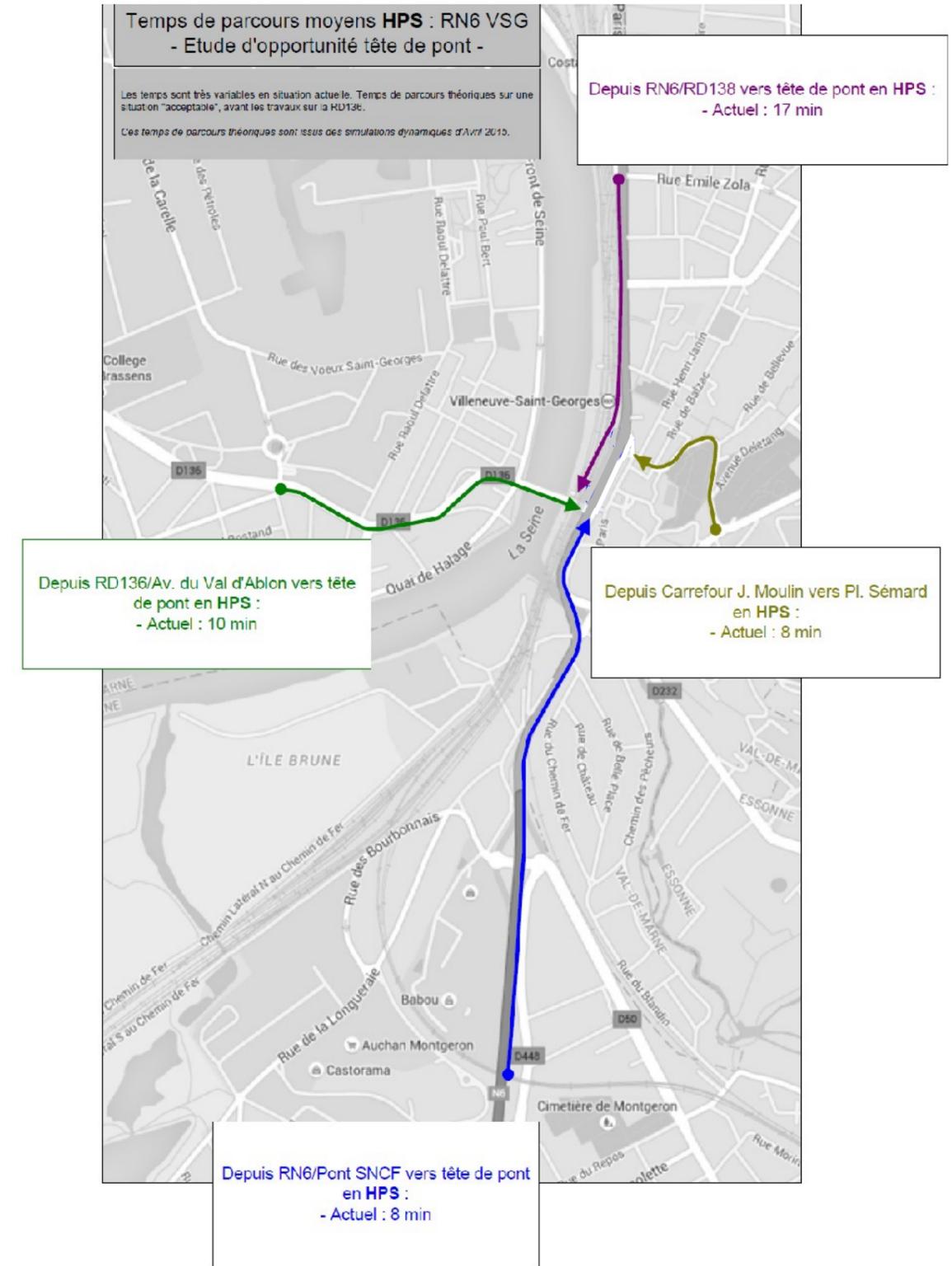
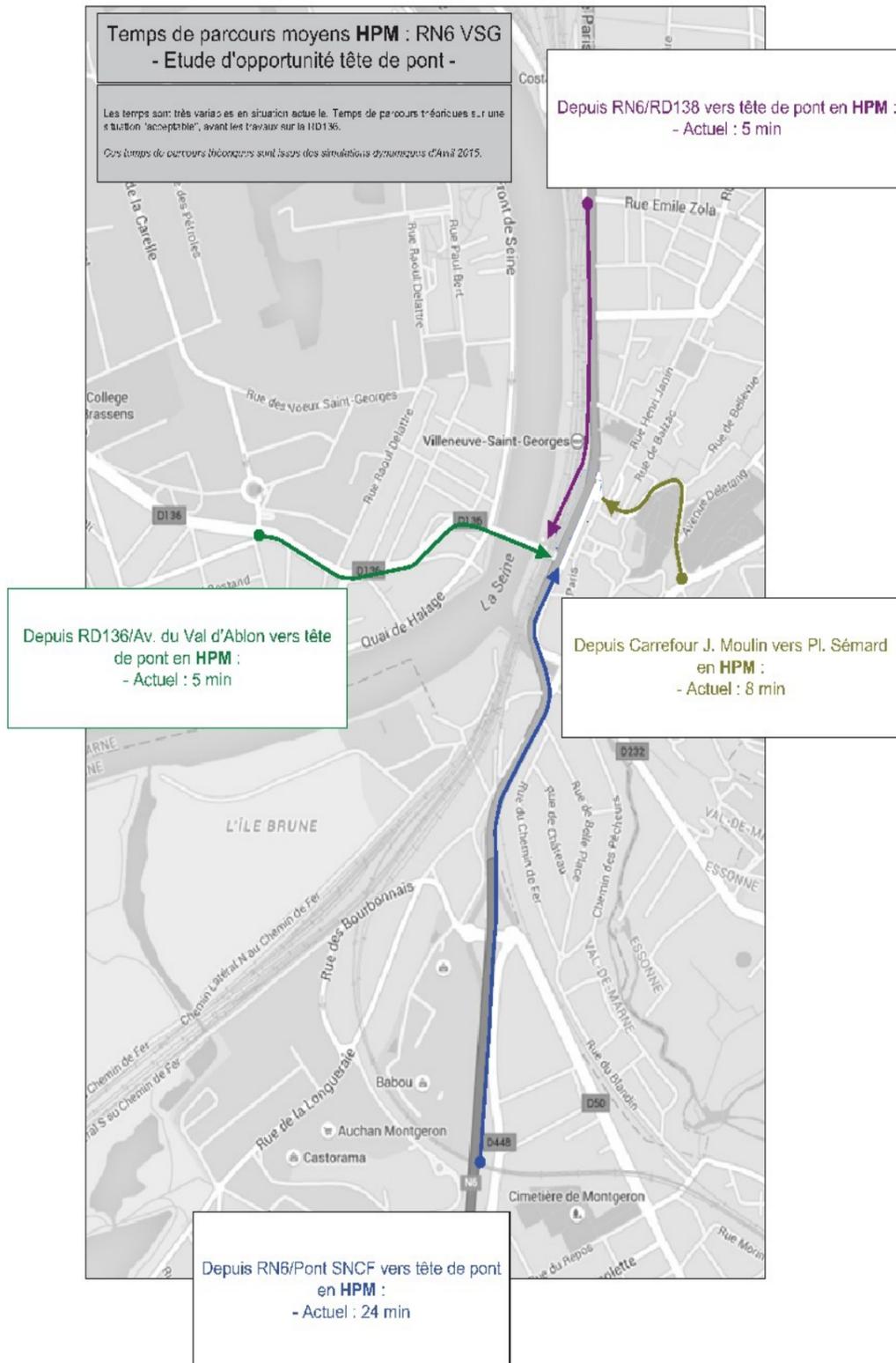


- Certains comportements pénalisent le fonctionnement de la RN6 et entraînent des situations à risque : stationnement double-file devant la gare SNCF et traversées piétonnes dangereuses et désordonnées sur la RN6 en surface.



Ce diagnostic de circulation, première étape pour connaître la zone à étudier, a permis de mettre en évidence que l'aménagement de la tête de pont de Villeneuve-Saint-Georges (RN6/RD136) ne saurait être pertinent sans une réflexion globale sur le secteur, et notamment la prise en compte des problématiques et du fonctionnement des carrefours directement en aval de ce pont.

Cartes des temps de parcours actuels à l'heure de pointe du matin (HPM) et à l'heure de pointe du soir (HPS)



3/ Les enjeux du projet

3.1. L'enjeu de mobilité

Circulation routière

La commune de Villeneuve-Saint-Georges est située au cœur d'un maillage de voiries structurantes et bénéficie d'un accès privilégié au réseau routier francilien grâce à la RN6.

Les déplacements routiers vers Orly, l'A86, Paris et le sud de l'Île-de-France et passant par Villeneuve-Saint-Georges, s'inscrivent comme des éléments de la vie quotidienne des habitants du Val-de-Marne et de l'Essonne. La plupart de ces trajets ont pour objet les trajets domicile-travail. D'autres y trouvent des services, des hôpitaux, des transports et de petits commerces ou de grandes zones commerciales.

Cependant, la situation actuelle dans le secteur du pont et de la gare de Villeneuve-Saint-Georges rend ces déplacements inconfortables.

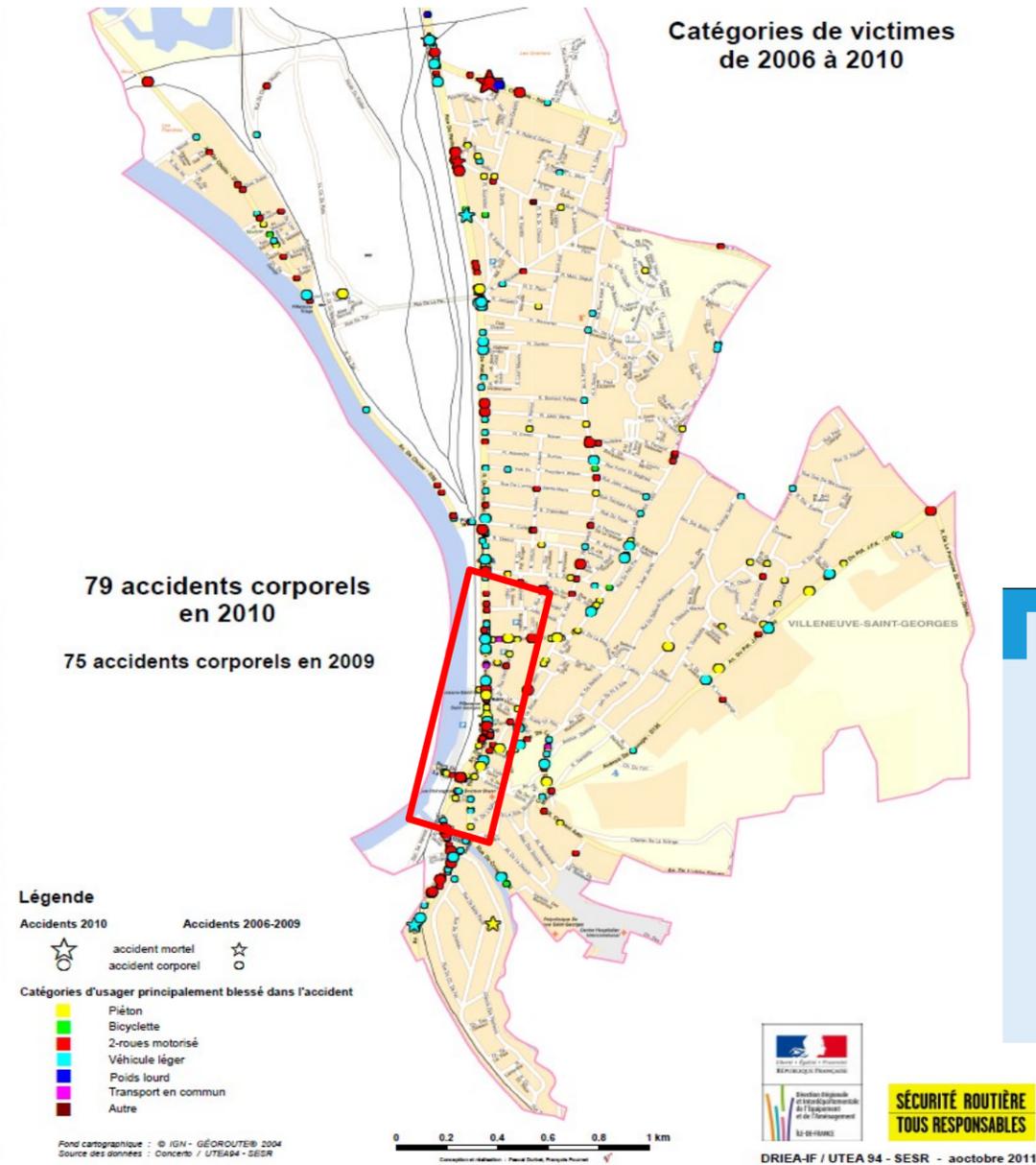
Pour éviter cette zone d'encombrement, certains usagers utilisent d'autres rues de l'agglomération de Villeneuve-Saint-Georges et ainsi désorganise la circulation dans la ville.

Sécurité routière

La majorité des accidents qui ont eu lieu à Villeneuve-Saint-Georges entre 2006 et 2010 sont situés sur la RN6.

La zone d'étude est une des parties les plus accidentogènes de la RN6. La part des accidents avec blessés hospitalisés représentent 17% des accidents.

Ce grand nombre d'accidents impliquant tous types d'usagers est signe d'un aménagement peu lisible et peu compréhensible avec des mouvements difficilement conciliables.



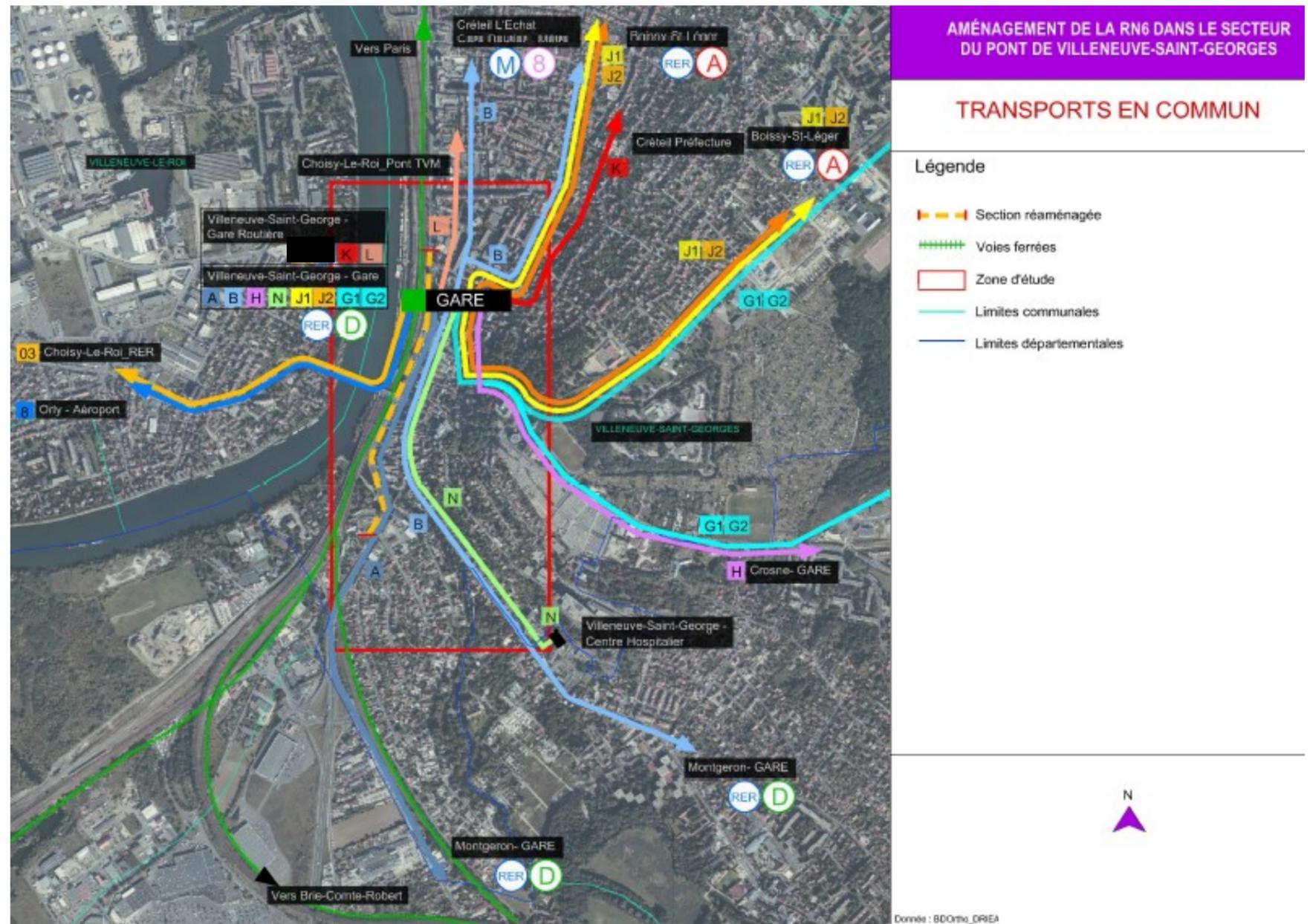
Le projet d'aménagement doit donc s'attacher à améliorer la sécurité routière dans cette zone à risque en rendant plus lisibles et compréhensibles les différents mouvements.

Transports collectifs

Le Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France (PDUIF) approuvé le 17 juin 2014 définit les principes permettant d'organiser les déplacements de personnes, le transport des marchandises, la circulation et le stationnement à l'échelle régionale, en cohérence avec les objectifs du SDRIF. Pour répondre à l'objectif de rendre la ville plus favorable à l'usage des modes alternatifs à la voiture, et dans le cadre du projet de modernisation du RER D, le STIF a délibéré en faveur d'un schéma directeur de rénovation des gares de la ligne D. La gare RER de Villeneuve-Saint-Georges, en tant que grand pôle de correspondance, bénéficie de ce plan de modernisation et d'un contrat de pôle. Les principaux objectifs de ce projet sont de transformer la gare RER de Villeneuve-Saint-Georges en un véritable pôle multimodal.

La RN6 sur le tronçon à l'étude est le principal axe routier de desserte de la gare RER de Villeneuve-Saint-Georges.

Pour être compatible avec le PDUIF, le projet doit par conséquent parfaitement intégrer cette approche multimodale avec un rabattement des bus vers ce pôle et en organisant les arrêts.



Circulations piétonnes

Une enquête de circulations piétonnes, réalisée par le bureau d'études CDVIA en octobre 2011 au droit des 5 carrefours de la zone d'étude, montre un nombre de traversées de la RN6 important au droit de la place Pierre Sénard pourtant dépourvue de passages piétons en raison de la présence de passages souterrains. On compte ainsi près de 450 traversées par heure de la RN6 le matin et près de 550 le soir. Ces traversées piétonnes, en plus d'être dangereuses, ont un impact direct sur l'écoulement du trafic de la RN6.

On compte également près de 50 traversées par heure de l'Avenue de la République le matin et près de 230 le soir.



Itinéraires cyclables

La commune de Villeneuve-Saint-Georges est traversée par des itinéraires structurants prioritaires du Schéma Départemental des Itinéraires Cyclables (SDIC).

En traversée de Villeneuve-Saint-Georges, ces itinéraires structurants empruntent la RN6, la RD136 et le pont de Villeneuve-le-Roi, la RD138 et les berges de Seine.

Les " chaînons " manquants et restant à aménager sur ces itinéraires concernent notamment la RN6, de son intersection avec l'avenue de Choisy (RD138) jusqu'au pont de franchissement de l'Yerres, l'avenue des Fusillés et l'avenue de la République, la RD136 du pont de Villeneuve-Saint-Georges jusqu'à la rue du maréchal Foch à Villeneuve-le-Roi.

La faisabilité technique d'intégration d'une piste ou bande cyclable sur le tronçon de la RN6 à l'étude doit donc être étudiée afin de répondre aux objectifs du SDIC. Néanmoins, au vu de l'importance des niveaux de trafic et des faibles emprises disponibles, ces aménagements ne pourraient être réalisés sans difficulté.

En conclusion :

Le projet doit améliorer l'écoulement du trafic de la RN6 dans la traversée de Villeneuve-Saint-Georges et des voies adjacentes, participer au développement du pôle gare par la réorganisation de l'accès des bus et à la sécurisation des modes actifs (piétons, cycles).



3.2. L'enjeu environnemental

Une étude environnementale complète a été réalisée lors des études préalables à la concertation.

Les enjeux environnementaux importants sont les suivants :

- qualité de l'air ;
- nuisances sonores ;
- gestion de la ressource en eau et des inondations.

Ces enjeux font l'objet d'une attention particulière dans le projet d'aménagement de la RN6 au niveau du pont et de la gare de Villeneuve-Saint-Georges.

Qualité de l'air :

La société Fluidyn France a été mandatée pour caractériser la qualité de l'air au droit de la zone d'étude. Une campagne de mesures in situ par implantation de tubes passifs a été réalisée du 10 au 24 septembre 2013 sur 20 points de mesure pour déterminer la présence de dioxyde d'azote NO2 et de benzène C6H6, représentatifs de la pollution d'origine routière.

Les concentrations révélées par l'analyse des tubes passifs lors la campagne ont mis en évidence des dépassements du seuil réglementaire pour le NO2 en raison du trafic important circulant sur la nationale 6. Les résultats les plus élevés en dioxyde d'azote sont relevés le long de la RN6, avec une forte décroissance des concentrations observées lorsque l'on s'éloigne de plus de 50 mètres des infrastructures. Le rôle prépondérant des conditions de vent est également conforté, un vent fort facilitant la dispersion des polluants, un vent de nord rabattant la pollution du coeur de l'agglomération parisienne vers les zones périphériques Sud.

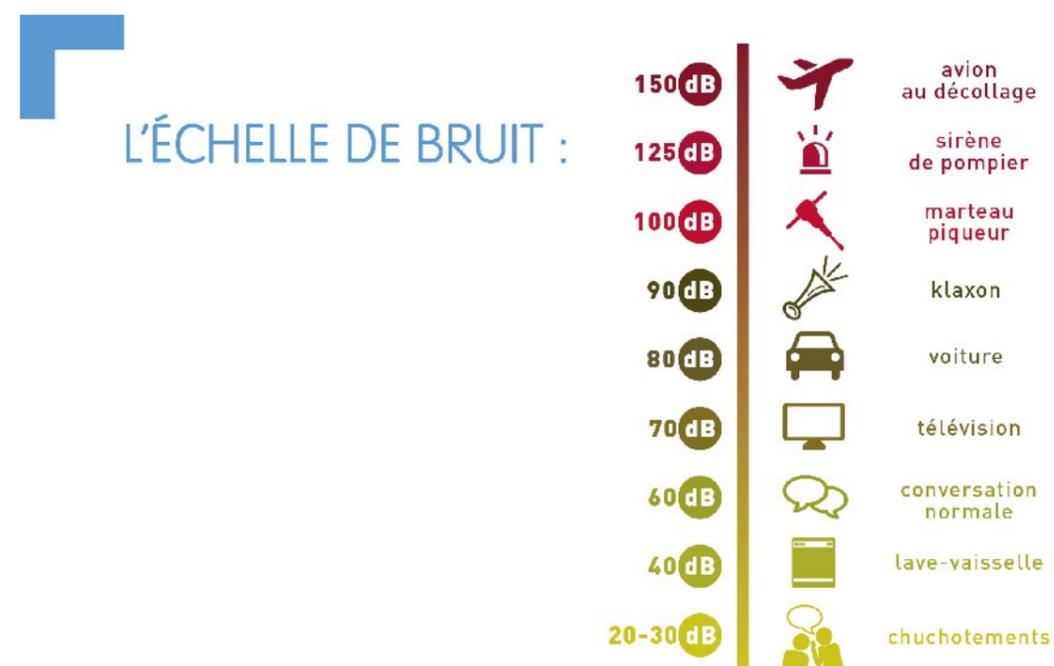
De même pour le Benzène, les points de mesures situés à proximité de cet axe ont mesurés des concentrations supérieures au seuil de qualité. Aucun point de mesure n'a cependant révélé de concentration de benzène supérieur à la limite réglementaire.

Nuisances sonores :

La commune de Villeneuve-Saint-Georges est soumise à d'importantes nuisances sonores générées par les trafics routier, ferroviaire et aérien.

Une campagne de mesures acoustiques a été réalisée en 2013 par le bureau d'études Ségic Ingénierie afin de caractériser l'état actuel de l'environnement sonore, en périodes diurne et nocturne, à proximité de la RN6.

Les résultats des mesures in situ en façade des bâtiments longeant la RN6 soit, la place Pierre Sépard, la rue de Paris, et la rue Pierre Mendès France ont permis de constater que la zone d'étude est située dans une « zone sonore d'ambiance non modérée ». Les résultats obtenus pour les points fixes et la totalité des prélèvements associés sont supérieurs à 65 dB(A) de jour (LAeq (6h-22h)) et supérieurs à 60 dB(A) de nuit (LAeq (22h-6h)).



Gestion de la ressource en eau :

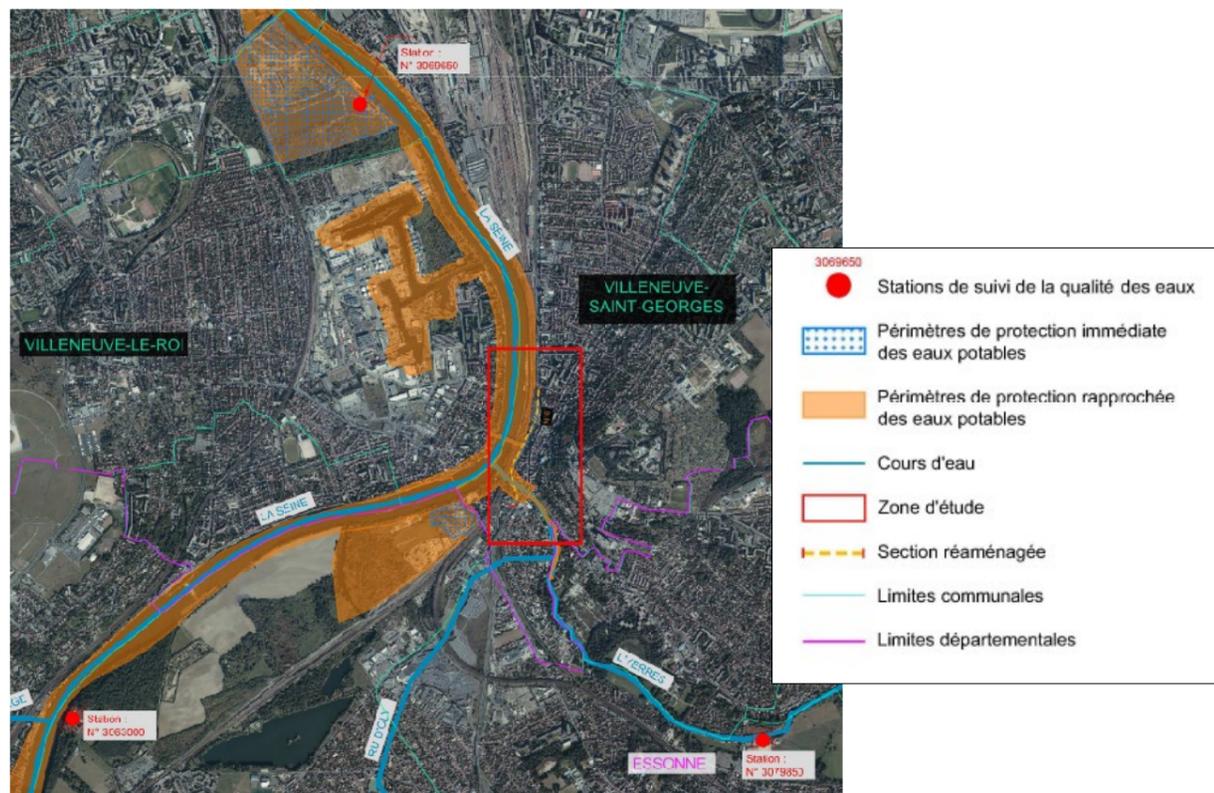
La commune de Villeneuve-Saint-Georges se situe en rive droite de la Seine. La Seine reçoit ici les eaux de l'Yerres.

De plus, les eaux de la Seine dans le secteur d'étude alimentent trois usines de potabilisation pour l'alimentation en eau potable de la région parisienne : l'usine de traitement de Vigneux-sur-Seine, l'usine d'Orly, gérée par Eau de Paris et l'usine de Choisy gérée par le Syndicat des eaux d'Ile-de-France (SEDIF).

Des périmètres de protection immédiate (PPI) et rapprochée (PPR) autour de ces prises d'eau en Seine ont été instaurés par arrêté de déclaration d'utilité publique.

La zone d'étude est partiellement incluse dans le périmètre de protection rapprochée (PPR) des usines d'Orly et de Choisy.

Le projet de réaménagement de la RN6 sur le tronçon à l'étude doit donc respecter et être compatible avec les prescriptions particulières s'appliquant dans les périmètres de protection rapprochée (PPR) instaurés autour des prises d'eau en Seine, et notamment vis-à-vis du transport de matière dangereuse et de la prévention des risques de pollution accidentelle et vis-à-vis des dispositifs d'assainissement et de traitement des eaux de ruissellement de la plateforme routière pour prévenir les risques de pollution chronique.



La qualité des rejets doit être compatible avec les exigences de qualité des eaux à potabiliser. La gestion des eaux de ruissellement de la voirie doit donc être assurée de manière optimale.

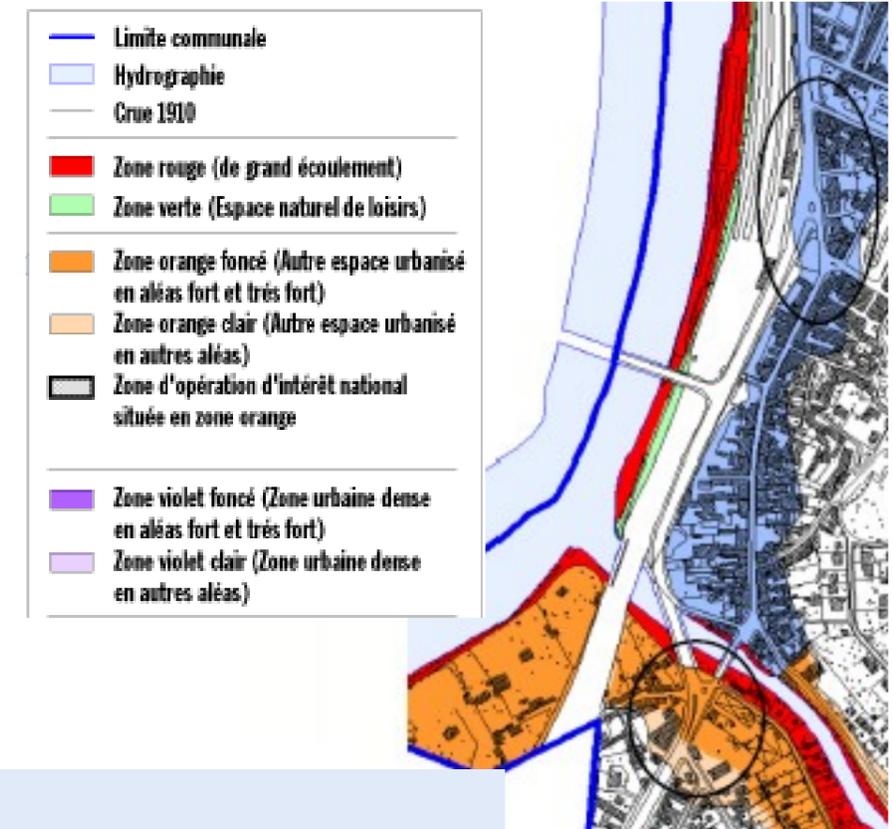
Le projet doit par ailleurs tenir compte et être compatible avec les dispositions prises pour une gestion équilibrée de la ressource en eau sur ce territoire, définies à travers le SDAGE Seine Normandie adopté le 29 octobre 2009 et le SAGE de l'Yerres approuvé par arrêté inter-préfectoral du 13 octobre 2011. Il est plus particulièrement concerné par les enjeux suivants :

- Améliorer la qualité des eaux superficielles et souterraines et prévenir toute dégradation ;
- Maîtriser le ruissellement et améliorer la gestion des inondations.

La politique de gestion des eaux pluviales définie dans le cadre du SAGE stipule que, pour tout IOTA (installation, ouvrage, travaux, activité) nouveau ou lors d'extension de projet existant, l'objectif est de limiter les débits rejetés. A défaut de zonage pluvial plus contraignant, le débit de fuite sera limité à 1l/s/ha pour une pluie décennale.

Le projet sera soumis au régime d'autorisation au titre de la Loi sur l'Eau.

La commune de Villeneuve-Saint-Georges est soumise au risque inondation. Le Plan de prévention des risques d'inondation (PPRI) de la Marne et de la Seine approuvé le 12 novembre 2007 classe la place Pierre Sémard en zone de centre urbain (bleue) le carrefour RN6/Rue de Melun en zone orange foncé correspondant à un espace urbanisé à aléa fort à très fort hors zone de grand écoulement. Les aménagements prévus en zone inondable devront respecter le principe de la transparence hydraulique au regard de la crue centennale de référence.



En résumé :

Les indicateurs d'une pollution de l'air liée au trafic routier sont au-dessus de la normale et les mesures de bruit ont permis de constater que la zone d'étude est située dans une zone sonore d'ambiance non modérée. Le projet doit tendre à améliorer cette situation.

Les eaux de ruissellement se rejettent en milieu sensible. Le projet doit participer à l'amélioration de la qualité des eaux rejetées et à la gestion des inondations.

3.3. L'enjeu aménagement urbain

La RN6, dans sa traversée de Villeneuve-Saint-Georges, s'insère dans un paysage contrasté, marqué par des éléments identitaires et patrimoniaux forts comme la Seine et le centre historique de Villeneuve-Saint-Georges.

L'espace compris entre la Seine et la RN6 est en effet occupé par de grandes infrastructures ferroviaires, et la RN6, implantée en élévation, arrive au niveau de la tête de pont à hauteur des toits du centre ancien. Les voies ferrées et la RN6 forment ainsi deux grands axes linéaires imposants, de par leur largeur et l'importance du trafic qu'ils génèrent, constituant une barrière physique et visuelle forte entre la ville et les cours d'eau.

La RN6, ainsi que les emprises ferroviaires, impactent ainsi le cadre de vie de la population riveraine.

Dans la zone d'étude, deux quartiers sont en contact avec la RN6 : le centre-ville et le quartier Belleplace-Blandin.



Le quartier Belleplace-Blandin :

Le quartier Belleplace-Blandin est un quartier pavillonnaire. Son tissu urbain se caractérise par la présence de maisons individuelles de tailles et de qualité très divers.

Les enjeux liés à l'organisation de ce quartier sont présentés dans l'illustration ci-dessus :

La RN6 est le passage obligé pour accéder au quartier. Elément de liaison, elle constitue également un élément de rupture qui coupe le quartier dans sa partie nord.

Les difficultés de circulation sur la RN6 rendent difficiles les conditions d'accès à ce quartier.

Le centre-ville :

Le centre-ville est composé de deux sous-secteurs : le centre historique au sud et un secteur plus récent au nord, bâti à la fin du 19^e début du 20^e siècle. La place Pierre Sépard sur laquelle donne la gare RER est le lien physique entre ces deux parties du centre-ville.

Le quartier du centre connaît d'importantes difficultés de circulation routière du fait du trafic sur la RN6 et des départementales qui la rejoignent (RD136, RD232, RD138, RD229), rendant difficile l'accessibilité à la gare RER.

Afin d'apporter une réponse aux enjeux d'habitat et de cadre de vie, la candidature de Villeneuve-Saint-Georges a été retenue dans le cadre du Programme National de Requalification des Quartiers Anciens Dégradés (PNRQAD).

Le projet de ZAC Multisite est l'un des dispositifs mis en œuvre pour atteindre ces objectifs et permet d'agir sur l'aménagement.

Au sein du centre-ville, le périmètre de ZAC concerne plusieurs sites situés le long de la rue de Paris entre l'Avenue Carnot et la rue de Crosne :

- le secteur Carnot ;

- le secteur Dazeville ;
- le secteur du 46 - 52 Rue de Paris ;
- le secteur de la Place du Lavoisier ;
- le secteur Orangerie Pont de l'Yerres.

La place Pierre Sépard, côté ville (carrefour du Lion), est incluse dans le périmètre de la ZAC. La ville et l'Établissement Public d'Aménagement Orly-Seine-Amont (EPA ORSA) ont d'ores et déjà lancé des études visant à repenser cet espace, aujourd'hui organisé autour de la voirie, pour en faire une place plantée laissant une plus large place aux piétons.

Les deux carrefours (place Pierre Sépard et carrefour du lion) étant reliés, doivent faire l'objet d'un aménagement cohérent et homogène.

Deux autres dispositifs opérationnels complètent les interventions sur le bâti ancien : une OPAH-RU (Opération programmée Amélioration du l'Habitat -Renouvellement Urbain) et un dispositif DC2I (Dispositif coordonné d'intervention immobilière).

Le patrimoine :

Le centre ancien de Villeneuve-Saint-Georges est le lieu d'une grande diversité architecturale et d'un urbanisme de dédale hérité des XVIIe et XVIIIe siècles. Il possède une identité forte et constitue par la trame de ses parcs et jardins bien exposés sur le coteau, un réel atout paysager.

Plusieurs outils permettent de protéger, mettre en valeur et requalifier le centre ancien :

- C'est un site inscrit au titre de la loi du 2 mai 1930 pour son caractère pittoresque.
- Il est protégé par la création d'une Aire de mise en Valeur de l'Architecture et du Patrimoine (AVAP) approuvée par le conseil municipal du 1er octobre 2013.
- Il a été retenu par le programme national de requalification des quartiers anciens dégradés (PNRQAD), dont la mise en œuvre passe par l'aménagement de la « ZAC Multisite » de Villeneuve-Saint-Georges créée en 2010 et portée par l'EPA ORSA.
- Il fait également l'objet d'une opération programmée d'amélioration de l'habitat et de renouvellement urbain (OPAH RU) et d'un dispositif coordonné d'intervention immobilière (DC2I).

La RN6 sur le tronçon à l'étude se situe dans le périmètre de la ZPPAUP de Villeneuve-Saint-Georges. Une attention particulière doit ainsi être portée à la bonne intégration paysagère des aménagements.

Le projet doit donc respecter les prescriptions et recommandations architecturales et paysagères définies dans le règlement de l'AVAP et sera soumis à avis conforme de l'Architecte des Bâtiments de France.



À retenir :

Le projet d'aménagement doit s'attacher à prendre en compte et à s'insérer au contexte urbain des quartiers traversés et à redonner à la place Pierre Sémard sa fonction de lien entre la ville, la Seine et la gare RER.

L'aménagement de la place Pierre Sémard doit également être cohérent et dans la continuité des aménagements du carrefour du Lion. Cette cohérence doit se faire en respectant les prescriptions de l'Architecte des Bâtiments de France.



4/ Le projet soumis à la concertation

4.1. Les grands principes d'aménagement

Le diagnostic de trafic a montré que le dysfonctionnement du secteur est localisé au niveau de plusieurs carrefours : le carrefour de la tête de pont entre RN6 et RD136 mais également le carrefour de la place Pierre Sémard et le carrefour RN6/Avenue de Melun.

Le principe d'aménagement proposé vise à traiter précisément ces trois carrefours. Il est issu d'une analyse comparative de différents scénarios, présentée ci-contre.

Le projet soumis à la concertation intègre ainsi :

- aménagement de la place Pierre Sémard en un giratoire, ce qui permet de rendre plus lisible les mouvements de chacun, rend possible les demi-tours des bus et l'aménagement de traversées piétonnes sécurisées. Il s'agit également de réorganiser les arrêts de bus dans le secteur et de créer une zone de dépose sécurisée pour les bus devant la gare.
- allongement de la voie de stockage pour tourner-à-gauche au niveau de l'avenue de Melun.
- au niveau du carrefour du pont :
 - création d'une troisième voie dans le sens Nord-Sud, cette troisième voie étant désormais dédiée à un tourne-à-droite quasi-continu,
 - suppression du trottoir Est de la RN6,
 - aménagement du carrefour en lui-même : deux variantes sont proposées : avec et sans tourne-à-gauche.

Ces grands principes sont détaillés ensuite par carrefour.

Il est d'abord présenté les aménagements qui sont similaires aux deux variantes : la place Pierre Sémard et le carrefour de l'avenue de Melun.

Ensuite, les deux variantes de l'aménagement du carrefour du pont seront présentées puis comparées.

Historiquement d'autres scénarios avaient été envisagées :

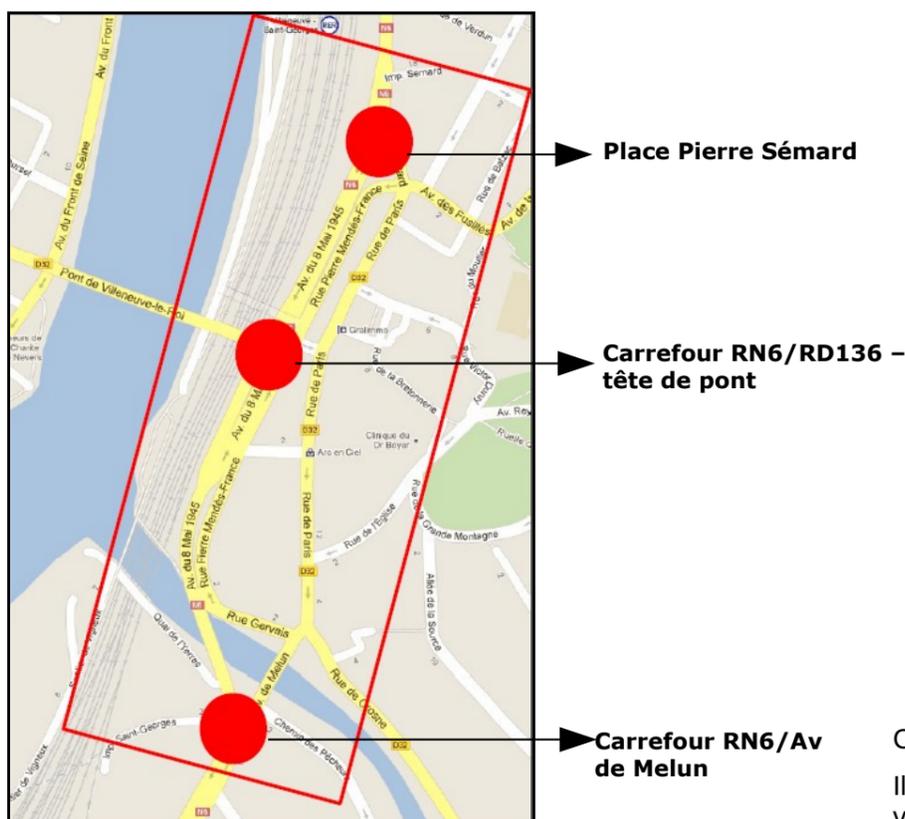
- un scénario léger :
 - mise en place d'un terre-plein sur la RN6-Sud à l'approche du carrefour de la tête de pont,
 - optimisation du plan de feux tricolores, aménagement d'un carrefour à feux place Pierre Sémard avec traversée piétonnes,
 - augmentation de la capacité de la voie de tourne-à-gauche de la RN6 en venant du nord du carrefour avec l'avenue de Melun.

Ce scénario n'apporte d'amélioration significative sur l'écoulement du trafic

- un scénario avec trémie
 - aménagement de la place Pierre Sémard en giratoire comme dans le parti d'aménagement retenu,
 - allongement de la voie de stockage pour tourner-à-gauche au niveau de l'avenue de Melun,
 - aménagement d'une dénivellation d'une voie directe de la RN6 sud-nord.

En plus de son coût très élevé et son caractère routier dans un contexte très urbain, ce scénario, par ses contraintes en terme d'emprise, ne permet de créer une voie de tourne-à-droite dans le sens nord-sud et donc ne participe pas à la réduction des encombrements dans ce sens Nord-Sud

Le schéma de ces scénarios étudiés et l'analyse comparative sont consultables en annexe du dossier.



4.2. Aménagement de la place Pierre Sépard

Le diagnostic de trafic a montré de nombreux problèmes sur la place Pierre Sépard :

- difficulté de retournements des bus ;
- traversées piétonnes erratiques et dangereuses ;
- manque de lisibilité du fonctionnement de la place ;
- priorité à droite depuis l'avenue des Fusillés sur la RN6 qui n'est plus adaptée ;
- arrêts de bus peu confortables.

La place Pierre Sépard est pourtant un carrefour important entre le centre-ville de Villeneuve-Saint-Georges et la Seine.

Cette place doit donc retrouver sa fonction d'échanges tout en respectant le cadre de vie de ses riverains et des usagers .

L'aménagement d'un giratoire sur cette place est la solution la plus évidente. Ce giratoire permet une lisibilité claire des différents échanges possibles sur cette place. De plus, l'aménagement d'un giratoire permet d'apaiser les vitesses et de sécuriser les mouvements.

Aménager un giratoire sur cette place est également l'occasion d'offrir aux piétons des traversées sécurisées, permettant de renforcer et faciliter le lien entre le centre-ville et la gare RER.

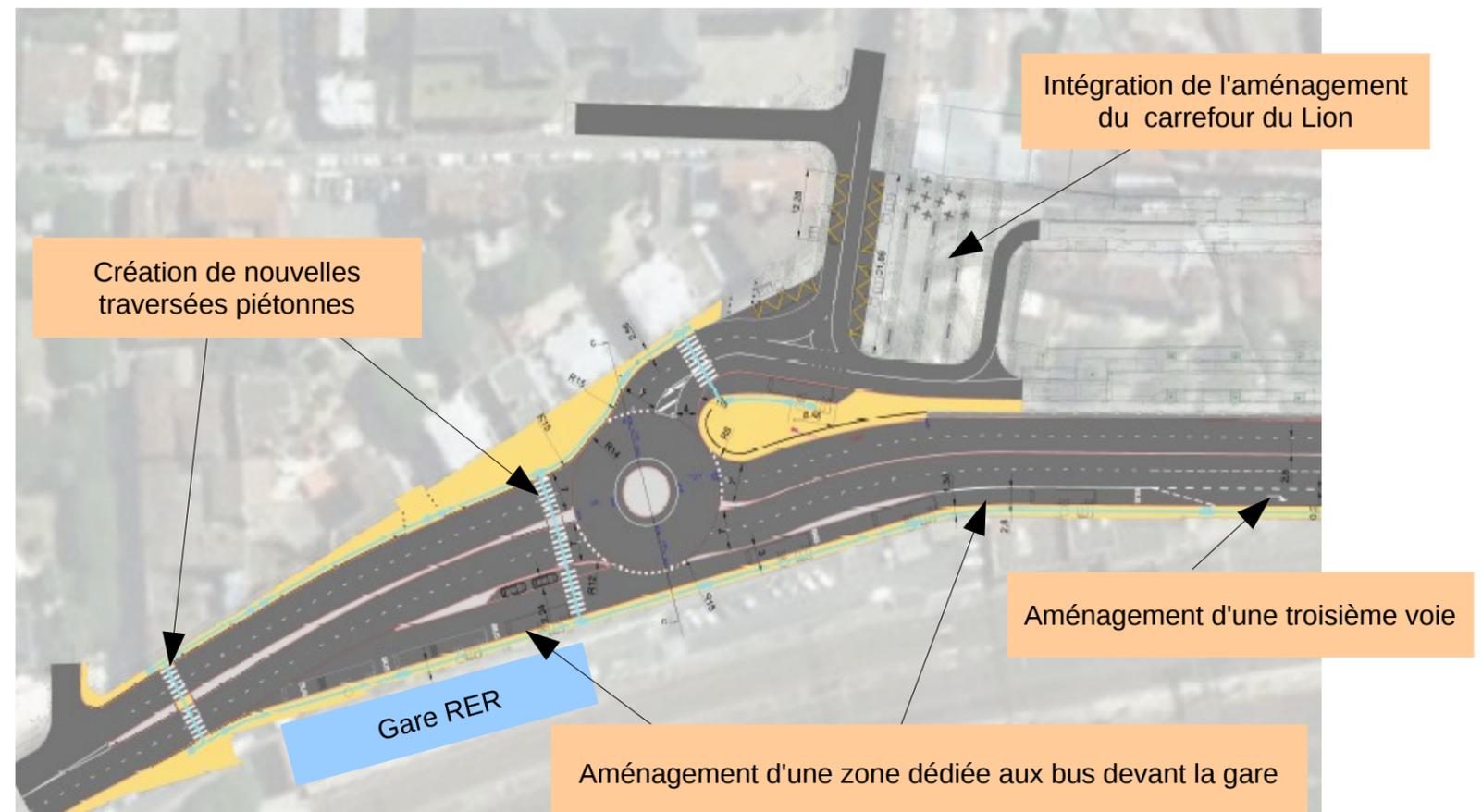
Des sujets encore à l'étude : le maître d'ouvrage a réalisé des simulations dynamiques de trafic pour vérifier le fonctionnement du giratoire.

Ces simulations ont révélé la nécessité de mettre en place un feu de régulation en entrée de giratoire pour les usagers venant de la RN6 Sud. Il est également nécessaire de sécuriser le passage piéton au niveau du giratoire par des feux tricolores.

Le positionnement des passages piétons est aujourd'hui en cours de réflexion.

QUELQUES CARACTÉRISTIQUES GÉOMÉTRIQUES DU GIRATOIRE :

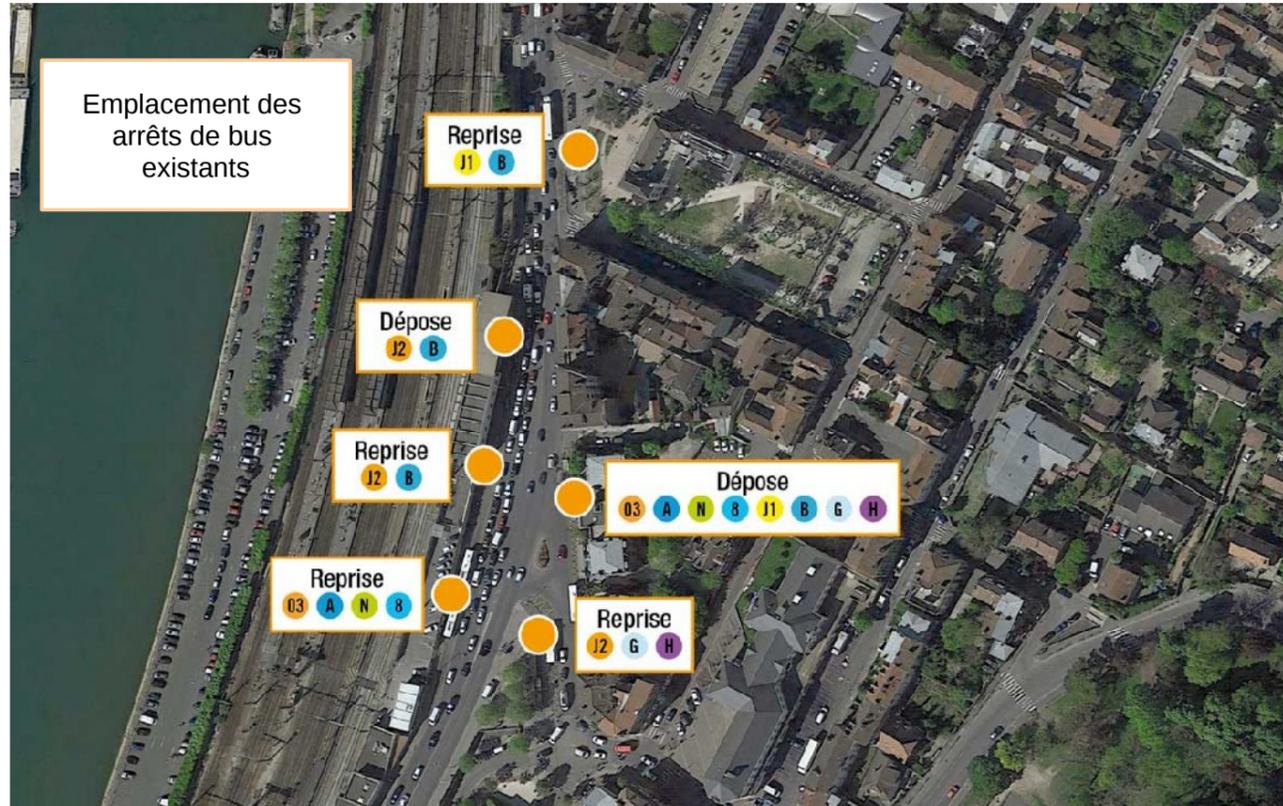
- **le rayon de giration** est de 14 mètres,
- **il est dimensionné** pour que les bus, simples et articulés, ainsi que les poids-lourds puissent en faire le tour,
- **les voies** ont des largeurs réduites pour inciter à une vitesse plus faible.





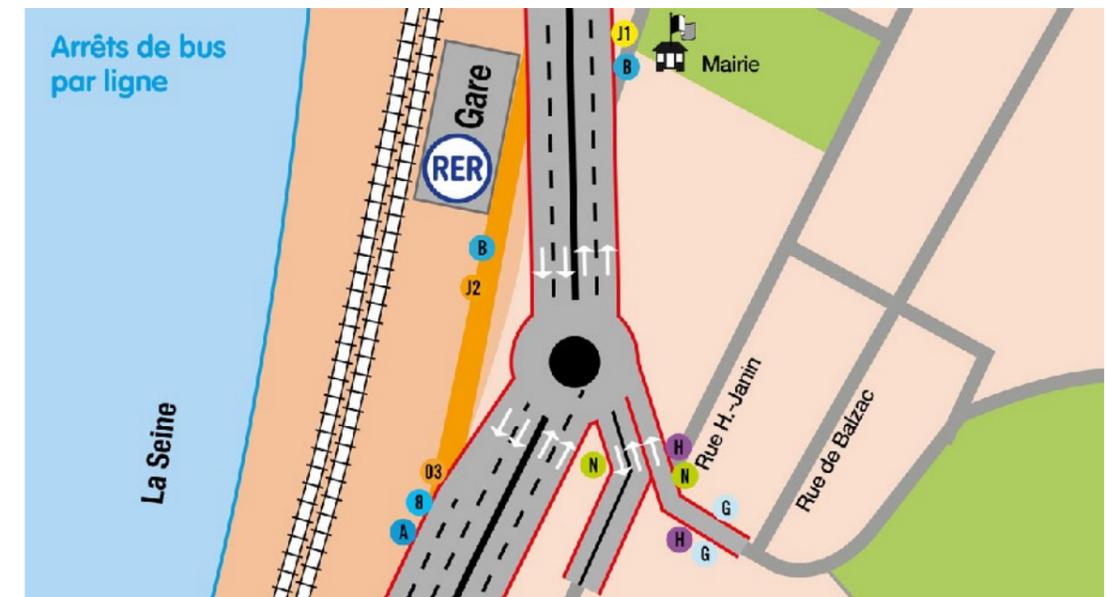
L'AMÉNAGEMENT DE LA PLACE PIERRE SÉMARD RÉPOND AINSI AUX OBJECTIFS SUIVANTS :

- **amélioration** des conditions de sécurité des usagers du pôle intermodal,
- **amélioration** de l'intégration de la RN6 dans le contexte urbain,
- **amélioration** de la desserte par bus de la gare SNCF,
- **réorganisation** de la circulation et du trafic automobile dans cette zone contrainte par l'aménagement de la place par un carrefour lisible où chacun trouve sa place, sécurisé (traversées piétonnes en particulier) et apaisé (diminution de vitesse, fin des arrêts/accélérations et des klaxons).



L'aménagement de la place Pierre Sépard

amène à penser à une nouvelle organisation des dessertes en bus de la gare RER et donc à un nouveau fonctionnement du pôle intermodal.
L'objectif est de favoriser le rabattement des bus vers la gare en leur dédiant un espace.



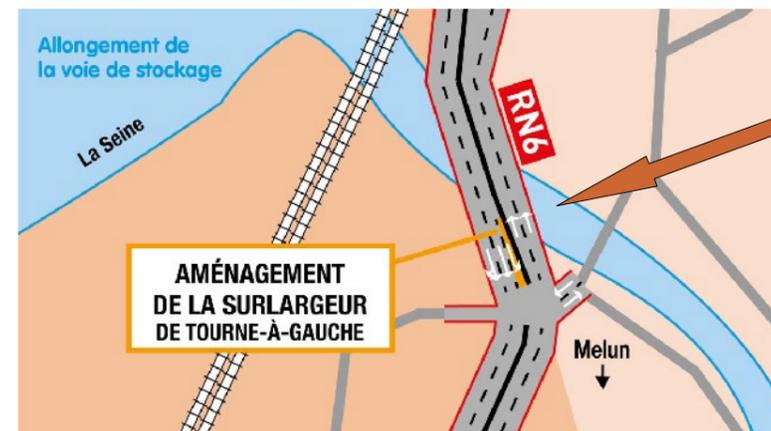
4.3 Aménagement du carrefour de l'avenue de Melun

Afin de permettre un bon écoulement des usagers venant du carrefour du pont et souhaitant rejoindre la RN6 Sud, un troisième aménagement est nécessaire au niveau de l'avenue de Melun.

Cet aménagement consiste en un allongement de la file permettant de tourner à gauche vers l'avenue de Melun. Cet aménagement permet de mieux desservir le quartier de Belleplace-Blandin.

La longueur de cette file est allongée de quelques mètres pour atteindre une longueur de 29 mètres. Ceci permettra de contenir les véhicules souhaitant rejoindre l'avenue de Melun sans impacter l'écoulement de la RN6.

Cette aménagement nécessite la réduction du trottoir se situant à l'ouest. Ce trottoir conserve néanmoins une largeur suffisante pour assurer les circulations piétonnes.



L'aménagement de la RN6 au droit de l'avenue de Melun répond aux objectifs suivants : réorganisation de la circulation et du trafic automobile dans cette zone contrainte. En effet, cet aménagement permet une amélioration des conditions de circulation sur la RN6 dans le sens nord-sud.

4.4. L'aménagement du carrefour du pont

Le carrefour géré par des feux tricolores comprend actuellement sur la RN6 deux voies dans le sens nord-sud et deux voies dans le sens sud-nord plus une voie de tourne-à-gauche en direction de Villeneuve-le-Roi. Dans le sens sud-nord, le déficit de capacité de la voie de tourne-à-gauche crée un blocage pour les usagers souhaitant continuer tout droit.

4.4.1 VARIANTE SANS TOURNE-À-GAUCHE

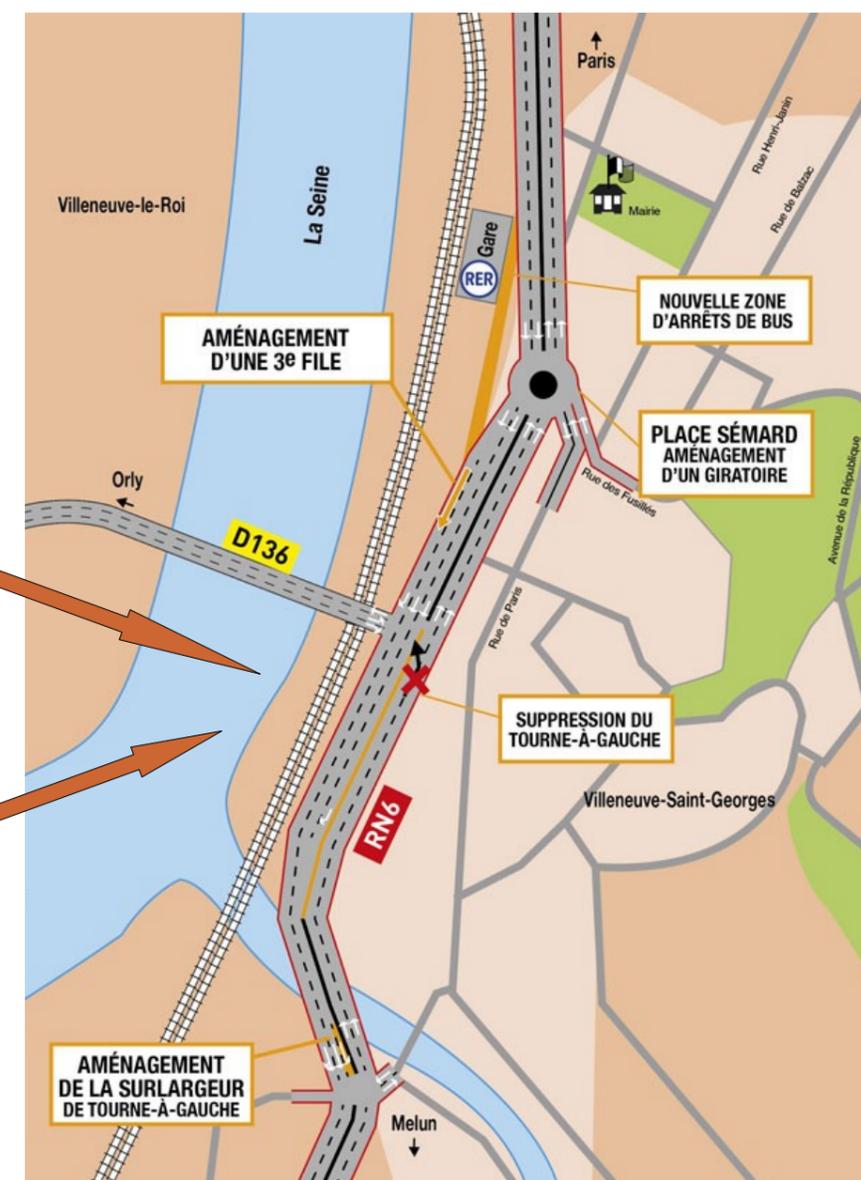
Pour faciliter l'écoulement du trafic de la RN6, la présente variante consiste à supprimer les mouvements de tourne-à-gauche et obliger les usagers souhaitant se diriger vers Villeneuve-le-Roi à faire un demi-tour au premier carrefour en aval situé à 230 mètres. Ce carrefour est la place Pierre Sémard. L'aménagement de la place en carrefour giratoire permet de réaliser facilement et en toute sécurité ce mouvement.

La suppression du tourne-à-gauche va engendrer un trafic supplémentaire entre le pont et le place Sémard de l'ordre 400 véhicules en heure de pointe dans chaque sens.

Pour ne pas pénaliser les usagers venant du centre-ville par ce trafic supplémentaire, un feu de régulation sera implanté sur la RN6 au sud de la place Pierre Sémard.

Dans le sens nord-sud, une voie supplémentaire est réservée entre la place Pierre Sémard et le pont aux mouvements de tourne-à-droite vers Villeneuve-le-Roi. Le feu destiné à ce mouvement sera quasiment toujours au vert : seules les demandes de traversées piétons de la RD136 nécessiteront des interruptions ponctuelles. Le temps pendant lequel les véhicules pourront passer sera au minimum de 50 minutes par heure alors qu'actuellement le temps réservé à ce mouvement seul est de 20 minutes par heure. Ainsi un tourne-à-droite vers Villeneuve-le-Roi presque continu et les deux voies filantes permettent de compenser très largement le surplus de trafic sur la section au nord du pont.

Ce temps de passage quasi permanent et également obtenu grâce à la séparation des mouvements de tourne-à-droite et de tourne-à-gauche sur le pont en venant de Villeneuve-le-Roi par la RD136.



4.4.2 VARIANTE AVEC TOURNE-À-GAUCHE

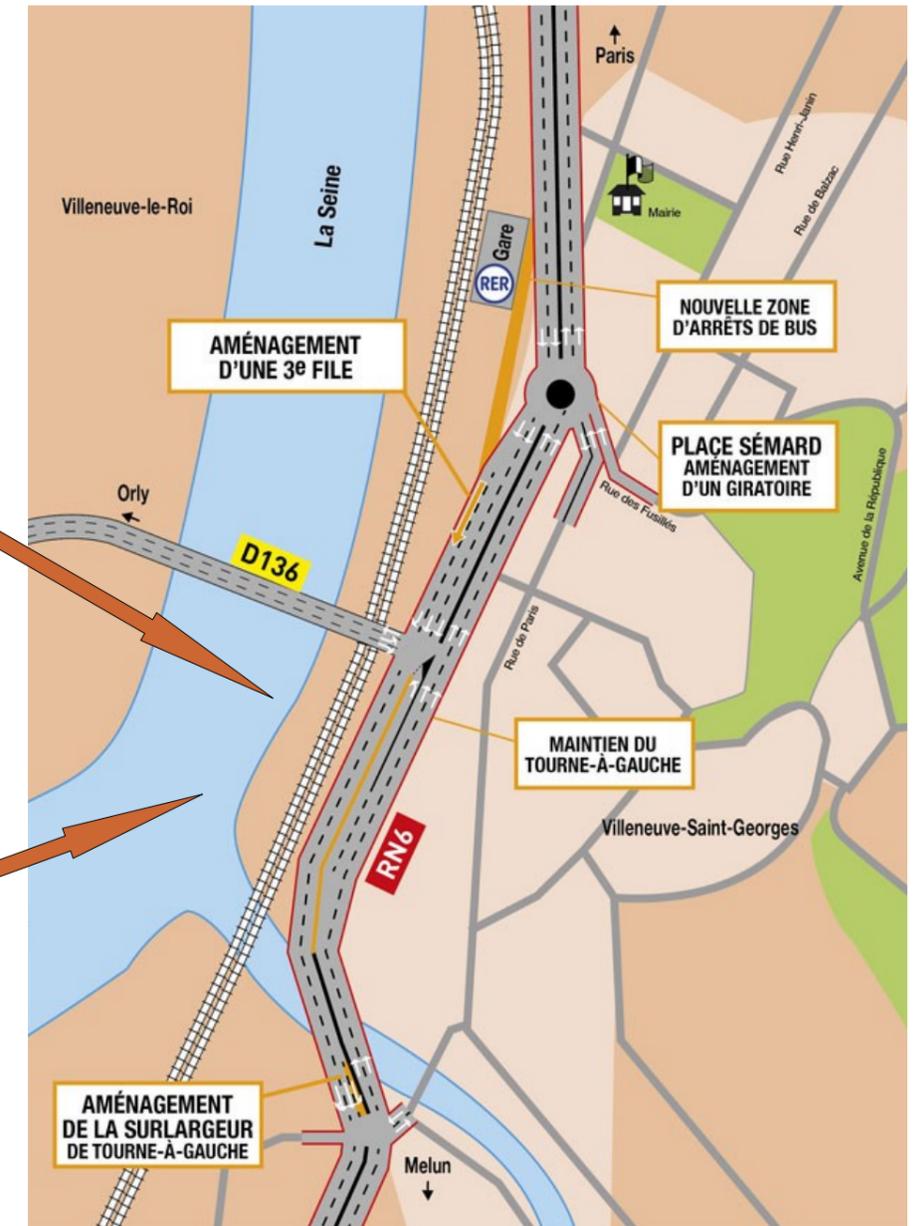
La présente variante consiste à aménager le carrefour de la tête de pont de la façon suivante :

Dans le sens Sud-Nord, un terre-plein sépare les deux voies filantes de la RN6 de la voie de tourne-à-gauche en direction de Villeneuve-le-Roi afin de dissuader les usagers de se stocker sur la voie filante de gauche pour tourner à gauche.

Dans le sens nord-sud, une voie supplémentaire est réservée entre la place Pierre Sépard et le pont aux mouvements de tourne-à-droite vers Villeneuve-le-Roi.

En venant de Villeneuve-le-Roi par la RD136, la séparation des mouvements de tourne-à-droite et de tourne-à-gauche sur le pont permettent de modifier le cycle de feux pour donner plus de temps dédié au mouvement de tourne-à-droite seul de la RN6 Nord vers Villeneuve-le-Roi. Il pourrait être de 39 minutes par heure au lieu de 20 minutes par heure actuellement.

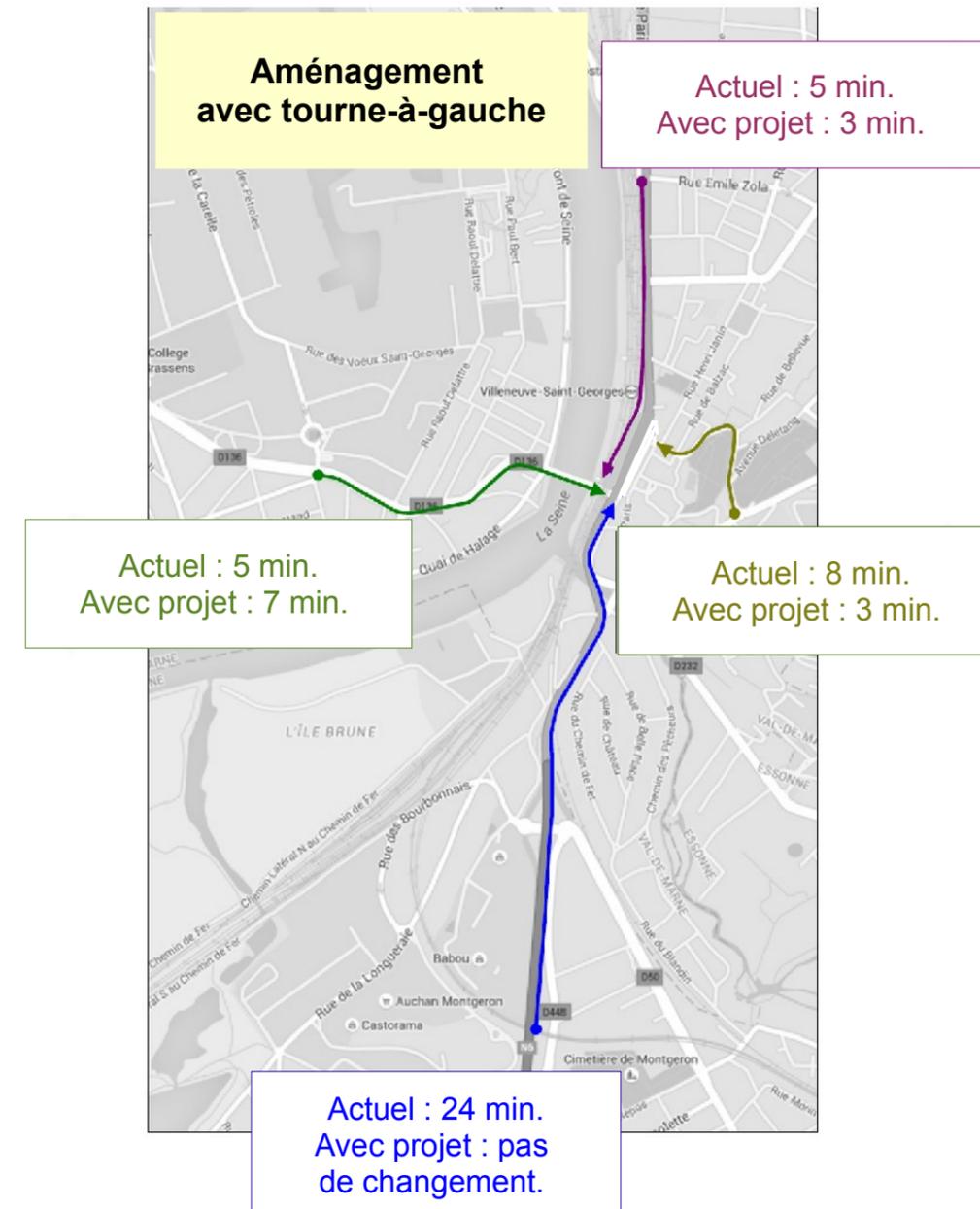
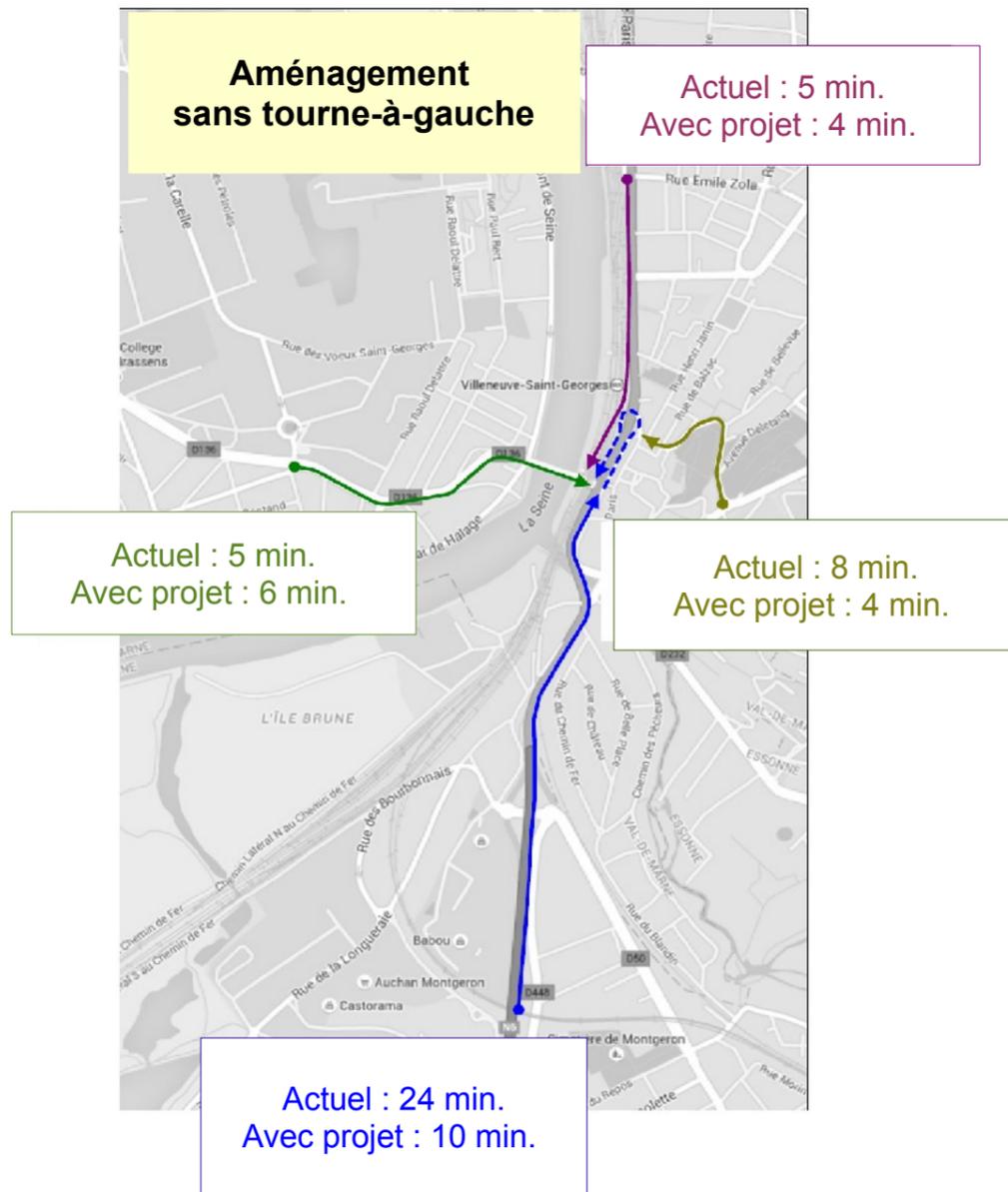
Cette variante ne génère pas de flux de véhicules supplémentaires entre la tête de pont et la place Pierre Sépard et propose une voie dédiée au tourne-à-gauche.



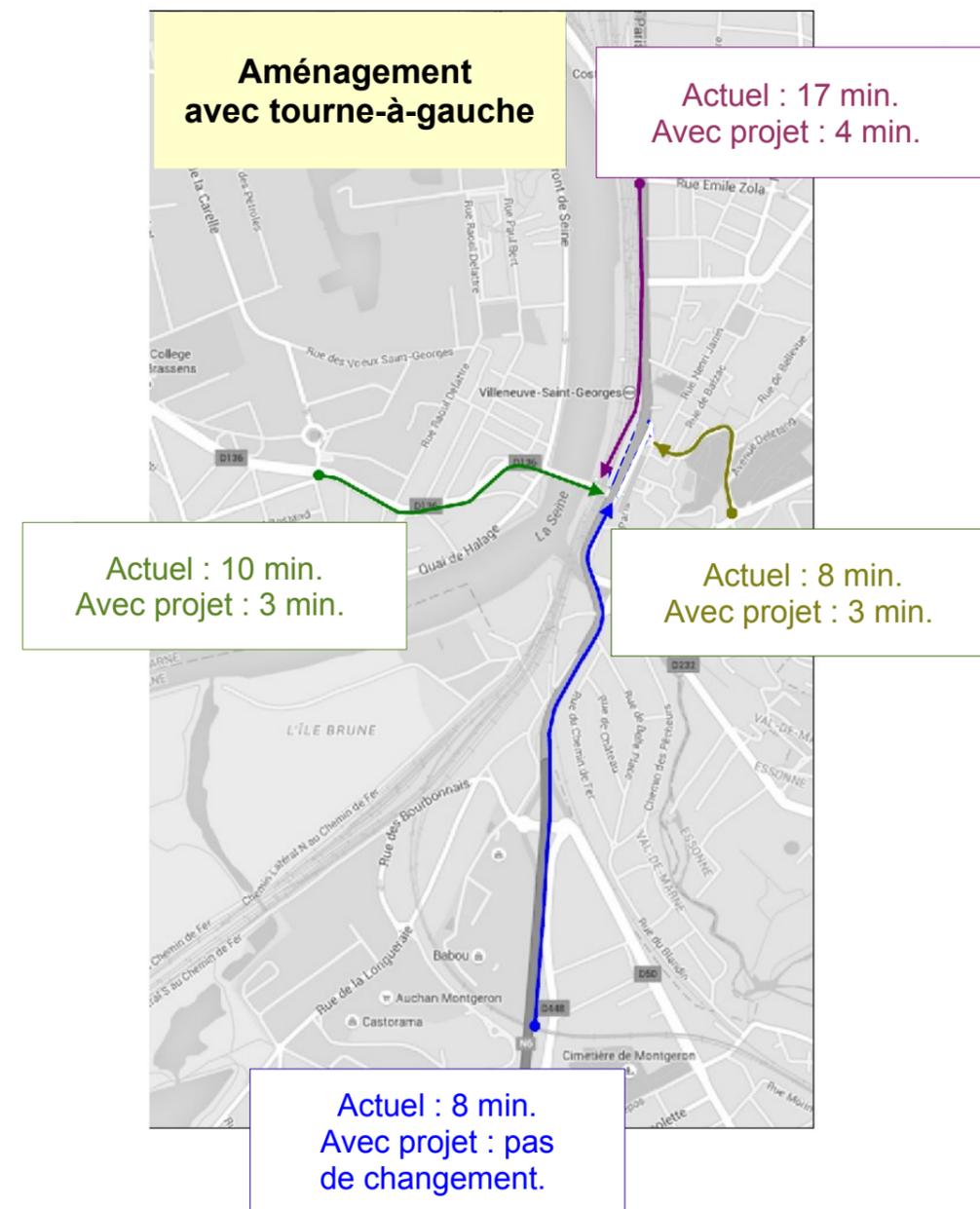
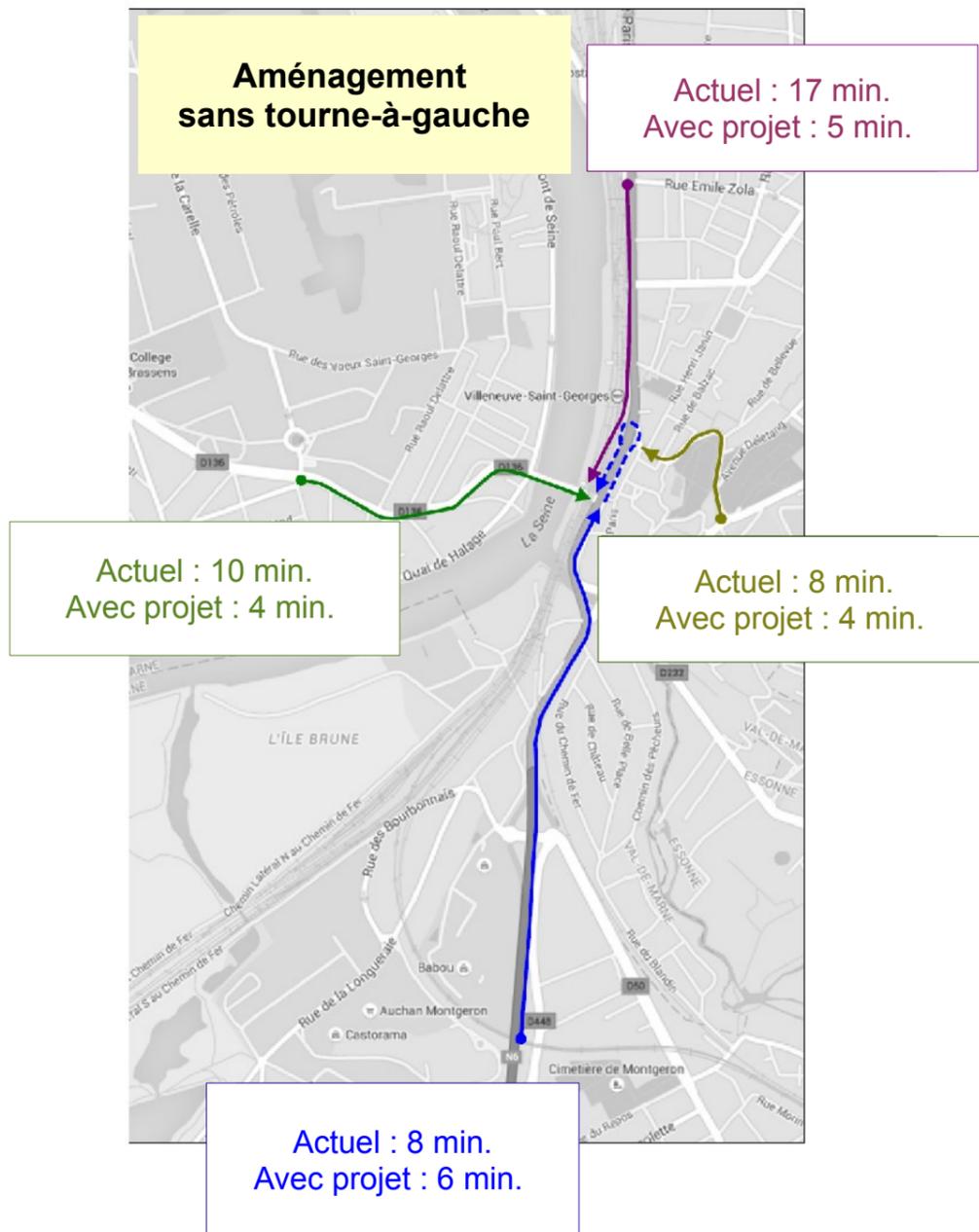
4.5. Comparaison des deux variantes

	Variante sans tourne-à-gauche	Variante avec tourne-à-gauche
Mobilité	<p>La création de traversées piétonnes au niveau de la gare RER permet des échanges facilités et sécurisés entre le centre-ville et la gare. Ces traversées viennent compléter les traversées des souterrains.</p> <p>La réorganisation des arrêts de bus sur la place Pierre Sépard conduit à une meilleure desserte du pôle gare de Villeneuve-Saint-Georges.</p>	
	<p>L'aménagement de la place Pierre Sépard en carrefour giratoire résout les conflits identifiés sur ce carrefour. L'aménagement améliore la fluidité de la RN6, notamment pour les véhicules venant de l'Essonne. En effet, en conservant deux voies filantes libres en permanence et en réduisant le nombre de phases du cycle de feux du carrefour du pont, l'aménagement permet d'augmenter les temps de vert.</p> <p>Dans le sens nord-sud venant de la place Pierre Sépard, le trafic entre la place et le pont est augmenté par la suppression du tourne-à-gauche.</p> <p>La création d'une troisième voie de tourne-à-droite et le maintien du vert en quasi permanence améliorent la situation :</p> <ul style="list-style-type: none"> – le temps de parcours en venant de la place Pierre Sépard est diminué du fait des aménagements du giratoire et du cycle de feux, – le système global permet une diminution des files d'attente, du flux de shunt dans le centre-ville et une diminution des temps de parcours. 	<p>L'aménagement de la place Pierre Sépard en carrefour giratoire résout les conflits identifiés sur ce carrefour. Au niveau du pont, la voie de tourne-à-gauche venant de l'Essonne est physiquement séparée des autres voies afin d'éviter les manœuvres intempestives.</p> <p>Le fait de ne pas fermer le tourne-à-gauche ne reporte pas de véhicules sur la place Pierre Sépard.</p> <p>Le cycle de feux au niveau du pont est légèrement amélioré mais ne résout pas totalement la problématique des usagers souhaitant rejoindre Villeneuve-le-Roi.</p> <p>Le temps de parcours en venant de la place Pierre Sépard est diminué du fait des aménagements du giratoire et du cycle de feux.</p> <p>Enfin, l'aménagement améliore notamment la fluidité de la RN6 dans le sens nord-sud.</p>
Efficacité	<p>Avec cet aménagement, chaque usager modifie son temps de parcours.</p> <p>La somme de tous ces gains de temps individuels pendant l'heure la plus chargée de matin et l'heure la plus chargée du soir est de : 670 heures.</p>	<p>Le temps de parcours en venant de la place Pierre Sépard est diminué, celui en venant de l'Essonne est maintenu par rapport à l'existant.</p> <p>Avec cet aménagement, chaque usager modifie son temps de parcours.</p> <p>La somme de tous ces gains de temps individuels pendant l'heure la plus chargée de matin et l'heure la plus chargée du soir est de : 400 heures.</p>
Sécurité	<p>La réorganisation des mouvements et la suppression des zones de conflits entre les véhicules au niveau de la place Pierre Sépard améliorent la sécurité de l'ensemble des usagers, y compris les piétons.</p>	<p>La réorganisation des mouvements et la suppression des zones de conflits entre les véhicules au niveau de la place Pierre Sépard améliorent la sécurité de l'ensemble des usagers, y compris les piétons.</p>
Qualité de l'air et nuisances sonores	<p>L'augmentation du trafic entre la place Pierre Sépard et le pont augmente les nuisances. La diminution des freinages-accélération aurait tendance à diminuer cet effet.</p> <p>Par contre, entre l'avenue de Melun et le pont, la baisse de la congestion réduit les nuisances.</p>	<p>L'aménagement n'induit pas d'impact significatif sur la qualité de l'air et les nuisances sonores.</p> <p>Le maintien de la congestion au sud du carrefour du pont est compensé par l'amélioration des conditions de circulation place Pierre Sépard.</p>
Gestion de la ressource en eau	<p>L'aménagement ne crée pas de surfaces imperméabilisées supplémentaires.</p> <p>La création de stockage et traitement des eaux aura un effet positif sur l'environnement.</p> <p>Le projet fera l'objet d'une autorisation au titre de la loi sur l'eau.</p>	
Insertion urbaine	<p>Cette opération permet d'améliorer l'intégration de la RN6 dans le milieu urbain notamment par l'aménagement de la place Pierre Sépard : création d'un carrefour giratoire avec des traversées piétonnes plus sécurisées pour accéder à la gare RER et organisation de l'accès des bus et leur stationnement.</p> <p>L'aménagement de la place Pierre Sépard en cohérence avec le projet d'aménagement du carrefour du Lion permet de mettre en valeur le patrimoine.</p>	
Coût	<p>Le coût des travaux est similaire : 3 M€.</p>	
Travaux	<p>La durée, la complexité et la gêne occasionnées par les travaux sont similaires.</p>	

Les effets sur les temps de parcours à l'heure de pointe du matin (HPM)



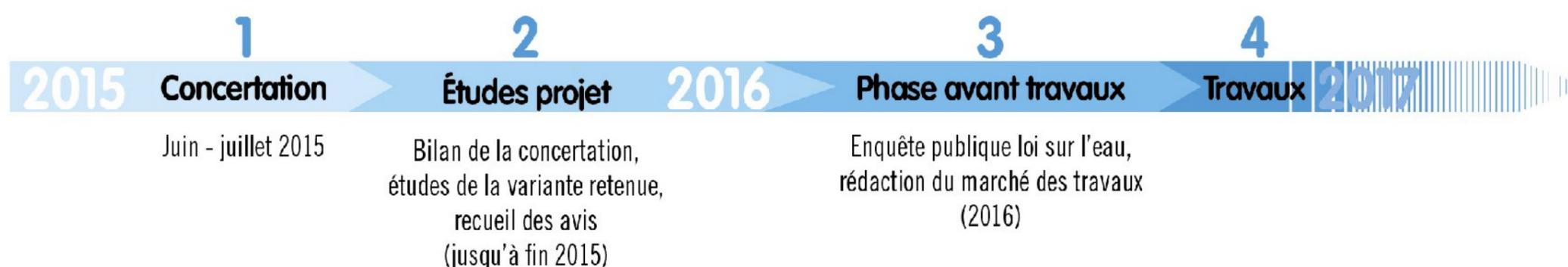
Les effets sur les temps de parcours à l'heure de pointe du soir (HPS)





5/ Les suites données à la concertation

5.1 Calendrier



5.2 Evaluation

Cette opération fera l'objet d'observations et d'une évaluation après environ 6 mois d'exploitation afin de constater :

- l'évolution du trafic,
- la comparaison du fonctionnement de la RN6 et des carrefours avec les prévisions,
- les dysfonctionnements éventuels.

Ces observations porteront notamment sur des mesures de trafic, des longueurs de remontées de file, sur le comportement des différents usagers motorisés et des piétons, les dégradations des équipements, etc. Ces observations seront complétées par une analyse de l'accidentologie, des interventions des services d'exploitation sur la zone, de retours des riverains et usagers, de la qualité de l'air et du bruit.

Cette évaluation a pour objectif de traiter au mieux les dysfonctionnements et de suivre l'efficacité de ce projet complexe en terme de gestion du trafic.

Il s'agit ainsi de confronter concrètement le résultat des études avec la réalité, pour aboutir au final à l'aménagement qui répond au mieux aux enjeux.

Si les résultats de cette évaluation mettaient en évidence des imprévus sur le comportement des usagers ou une évolution du trafic, que les simulations n'auraient pas anticipées, le projet est conçu de façon à pouvoir changer de variante par une intervention légère.



Glossaire

Accident grave

Accident occasionnant au moins un blessé hospitalisé

Capacité

La capacité est la quantité de véhicules supportée par l'aménagement

Réserve de capacité =	$(\text{Capacité de l'entrée} - \text{Trafic}) / \text{Capacité de l'entrée}$
Réserve de capacité $\leq 0\%$	Saturation de l'axe
$0\% < \text{Réserve de capacité} \leq 10\%$	Fonctionnement perturbé
$10\% < \text{Réserve de capacité} \leq 20\%$	Circulation ralentie
$20\% < \text{Réserve de capacité}$	Circulation fluide

Cycle de feux

Un carrefour à feux est une intersection dont le trafic est réglé par des feux de signalisation lumineux pilotés. Le réglage des cycles de feux doit permettre d'autoriser tous les mouvements du carrefour en assurant la sécurité des automobilistes et des piétons.

Un cycle de feux est constitué de plusieurs phases. Ce cycle est répété tout au long de la journée.

Une phase est une période durant laquelle un ou plusieurs mouvements sont admis dans le carrefour.

Études préalables

La réalisation d'une opération d'aménagement suppose la réalisation d'études préparatoires au projet. Les études préalables permettent de s'assurer de la faisabilité de l'opération, sur les aspects techniques, économiques et également juridiques.

Heure de pointe du matin (HPM), du soir (HPS)

Heure pendant laquelle le trafic est le plus dense. Généralement, il est constaté une heure de pointe le matin et une le soir.

Laeq

On utilise le niveau équivalent (ou LAeq) pour traduire l'intensité moyenne du bruit sur un temps donné comprenant des phases de bruits entrecoupées de phases de silence. La durée sur laquelle est calculé le niveau équivalent est une caractéristique de la mesure : LAeq (durée)

Lisibilité

C'est l'image juste donnée à l'utilisateur pour comprendre facilement et rapidement la nature de l'aménagement, les mouvements des autres et du comportement que l'on attend de lui.

Maître d'ouvrage :

Personne physique ou morale, publique ou privée, initiatrice d'un projet

Pôle multimodal ou intermodal

Un multi ou intermodal est un lieu où différents réseaux de transport sont interconnectés.

SAGE

Schéma d'aménagement et gestion des eaux

SDAGE

Schéma directeur d'aménagement et gestion des eaux

SDRIF

Schéma directeur de la région Île-de-France

Simulation/Étude de trafic

Elle permet d'obtenir des éléments de diagnostic physiques (charge, temps de parcours, vitesses, etc.) d'un projet d'aménagement à un horizon temporel fixé, compte-tenu de la définition de scénarios.

STIF

Syndicat des transports d'Île-de-France

Tourne-à-gauche

Mouvement qui consiste à tourner à gauche dans un carrefour. Une voie est réservée aux véhicules souhaitant effectuer ce mouvement.

Trémie

Une trémie est une tranchée d'accès à un passage inférieur.



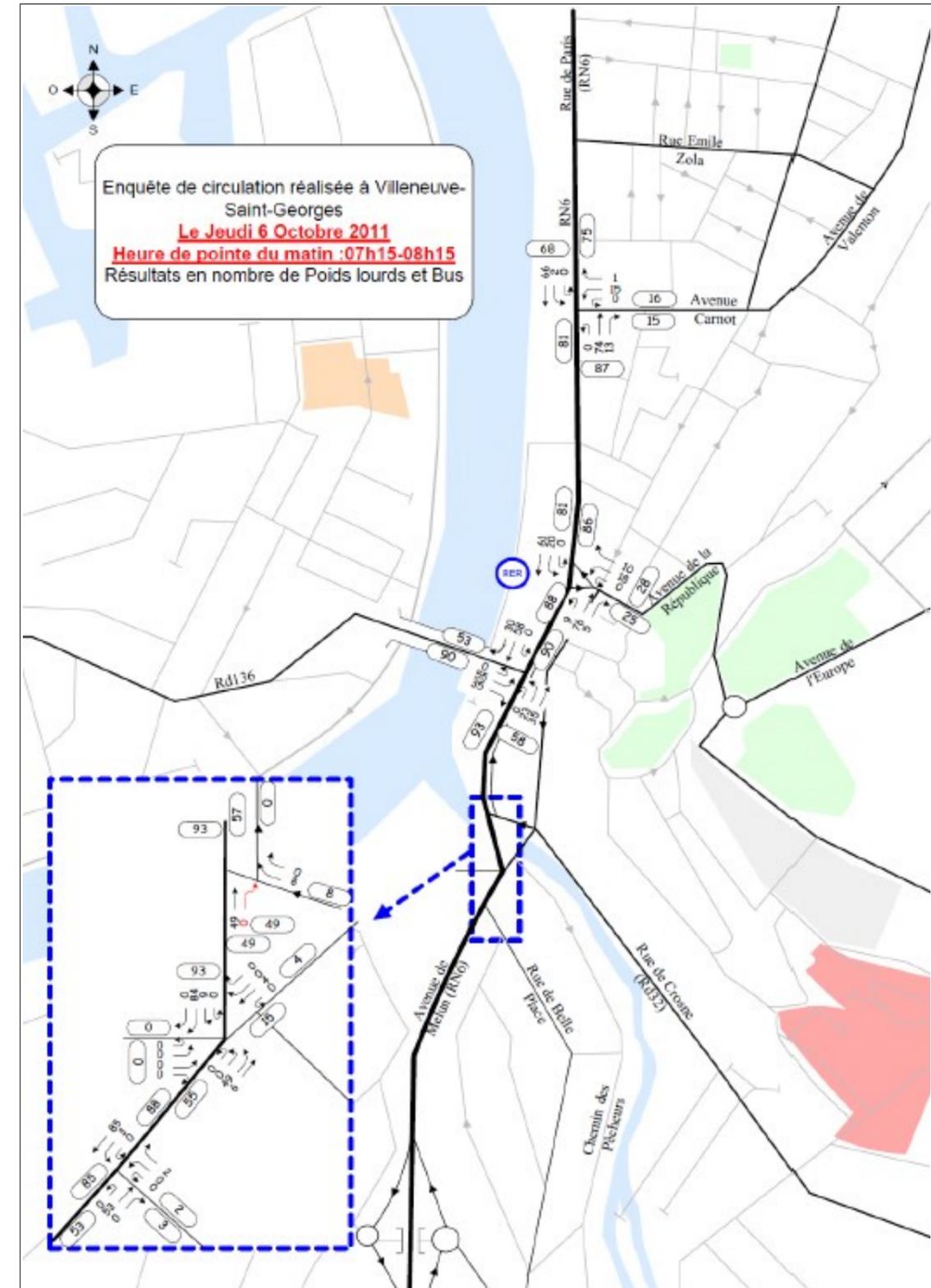
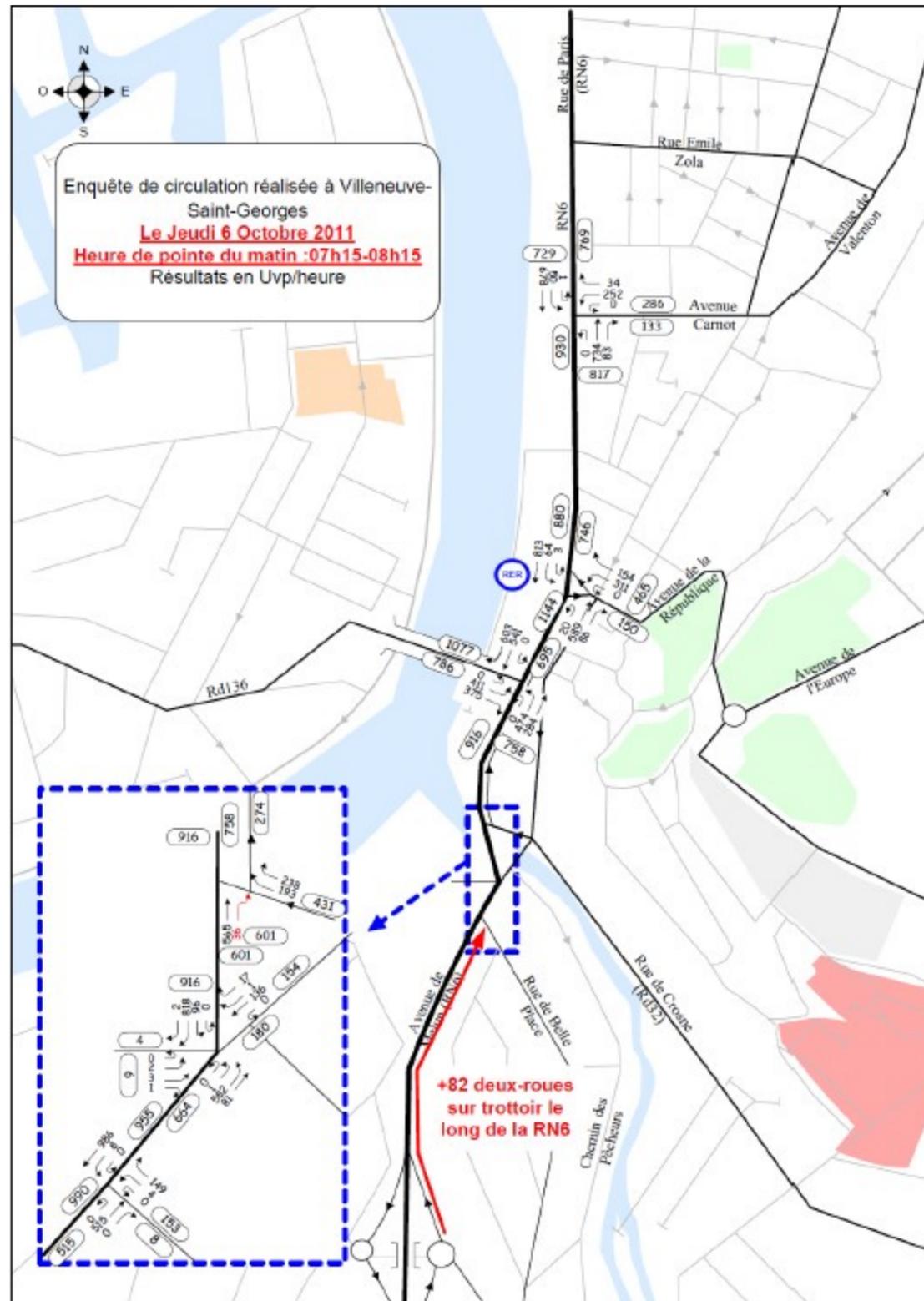
Annexes

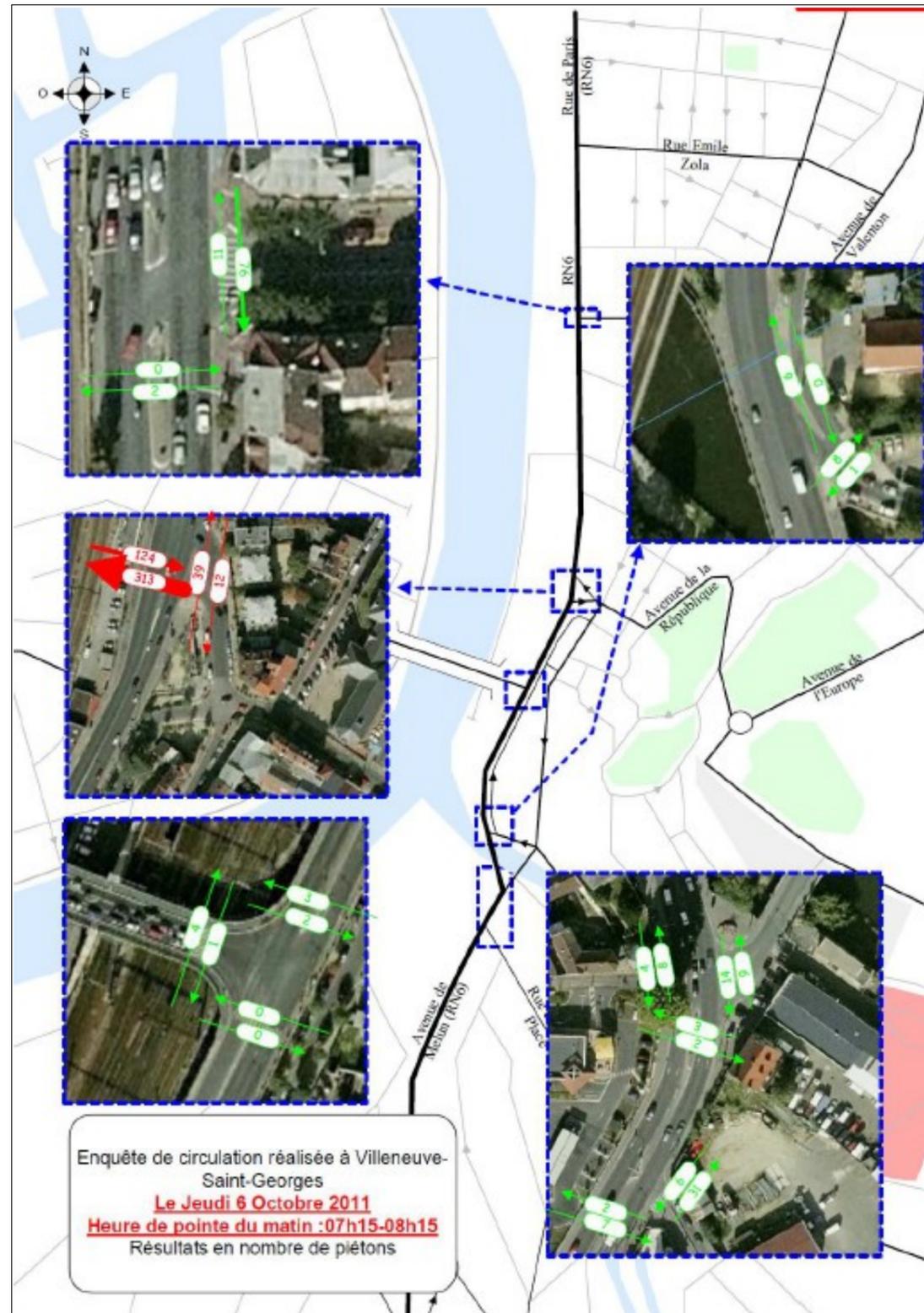
Annexe 1 : Synthèse des comptages directionnels réalisés en heure de pointe du matin

Annexe 2 : Synthèse des comptages directionnels réalisés en heure de pointe du soir

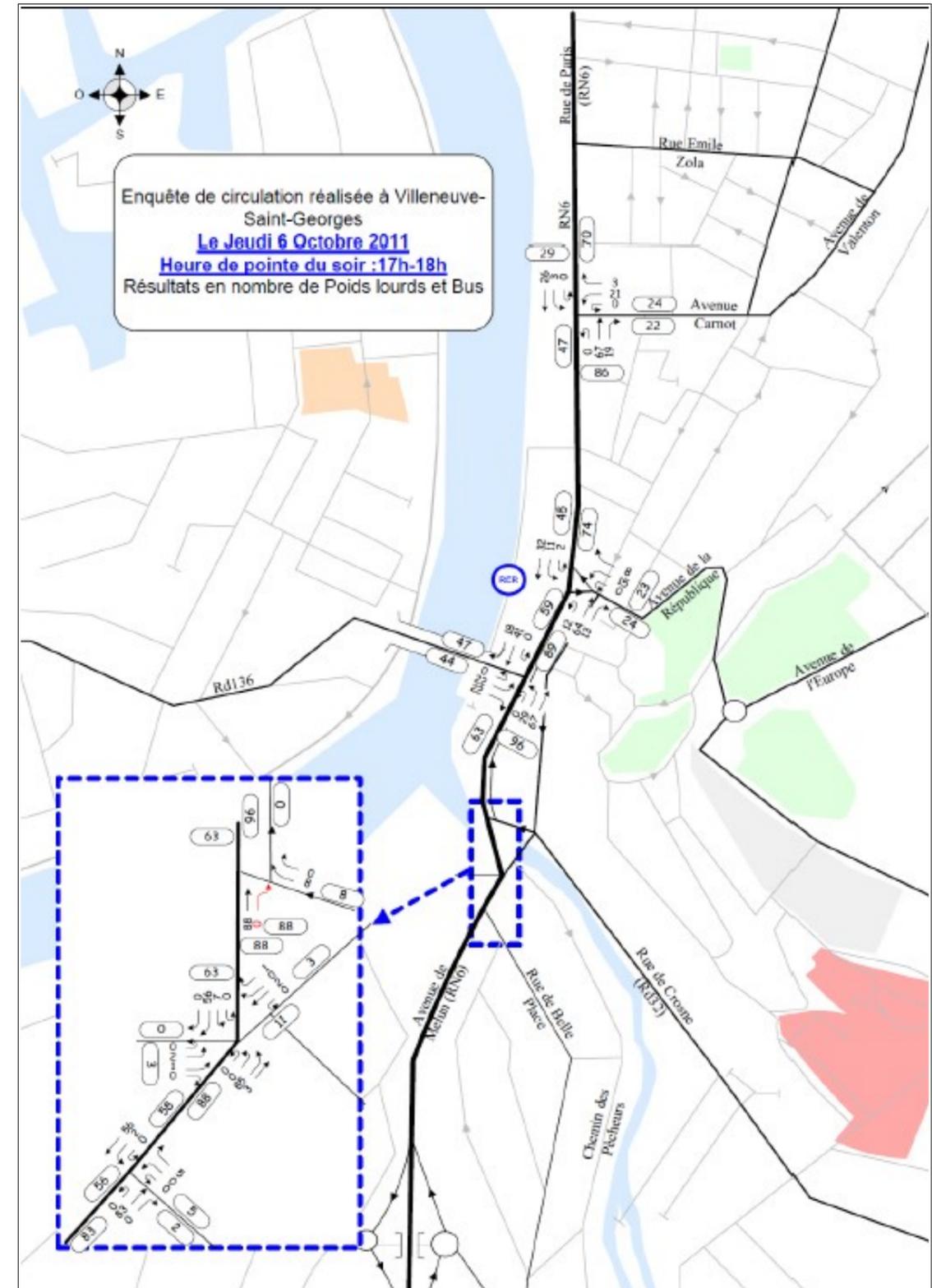
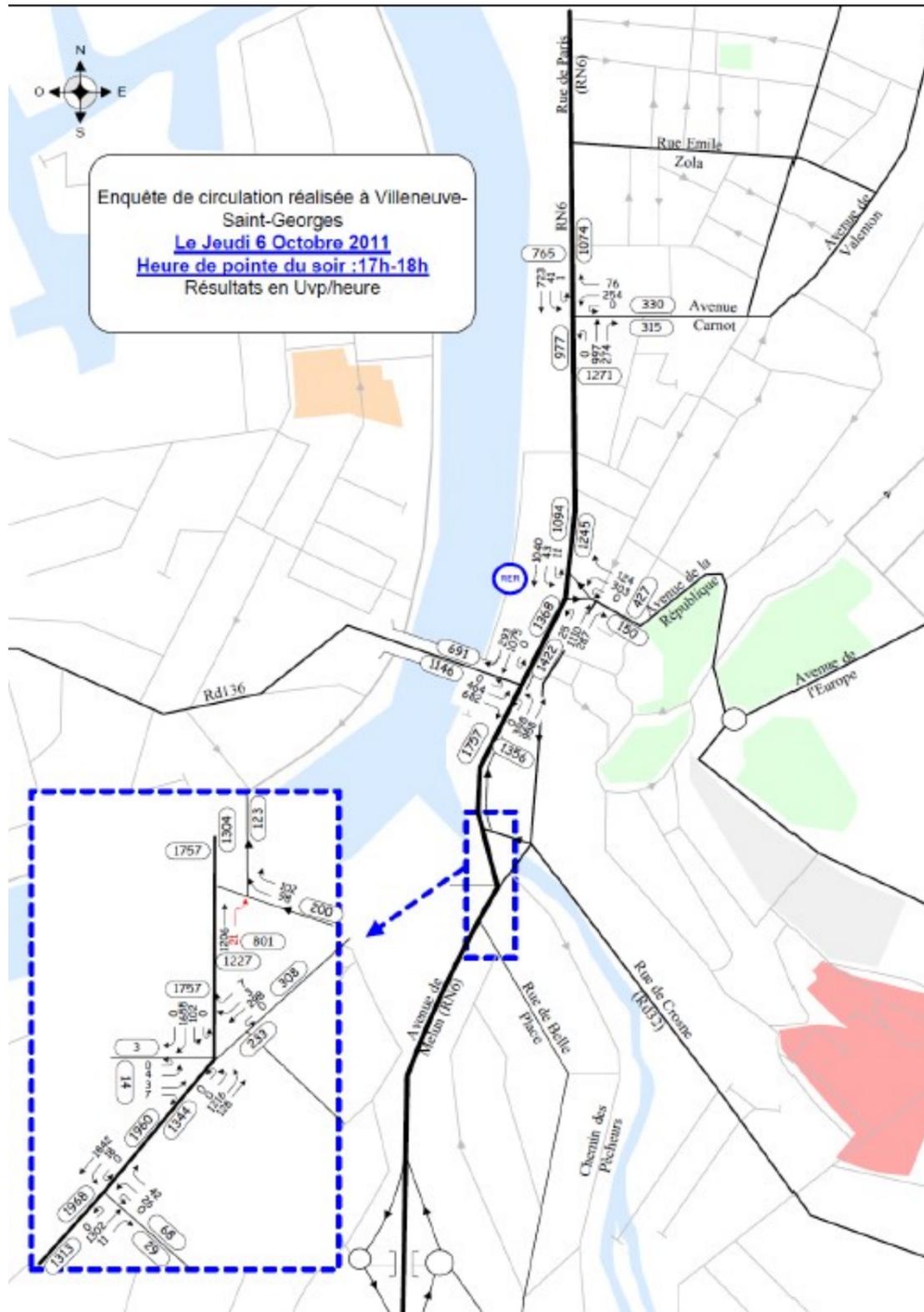
Annexe 3 : Autres scénarios envisagés lors de l'étude d'opportunité

Annexe 1 : Synthèse des comptages directionnels réalisés en heure de pointe du matin



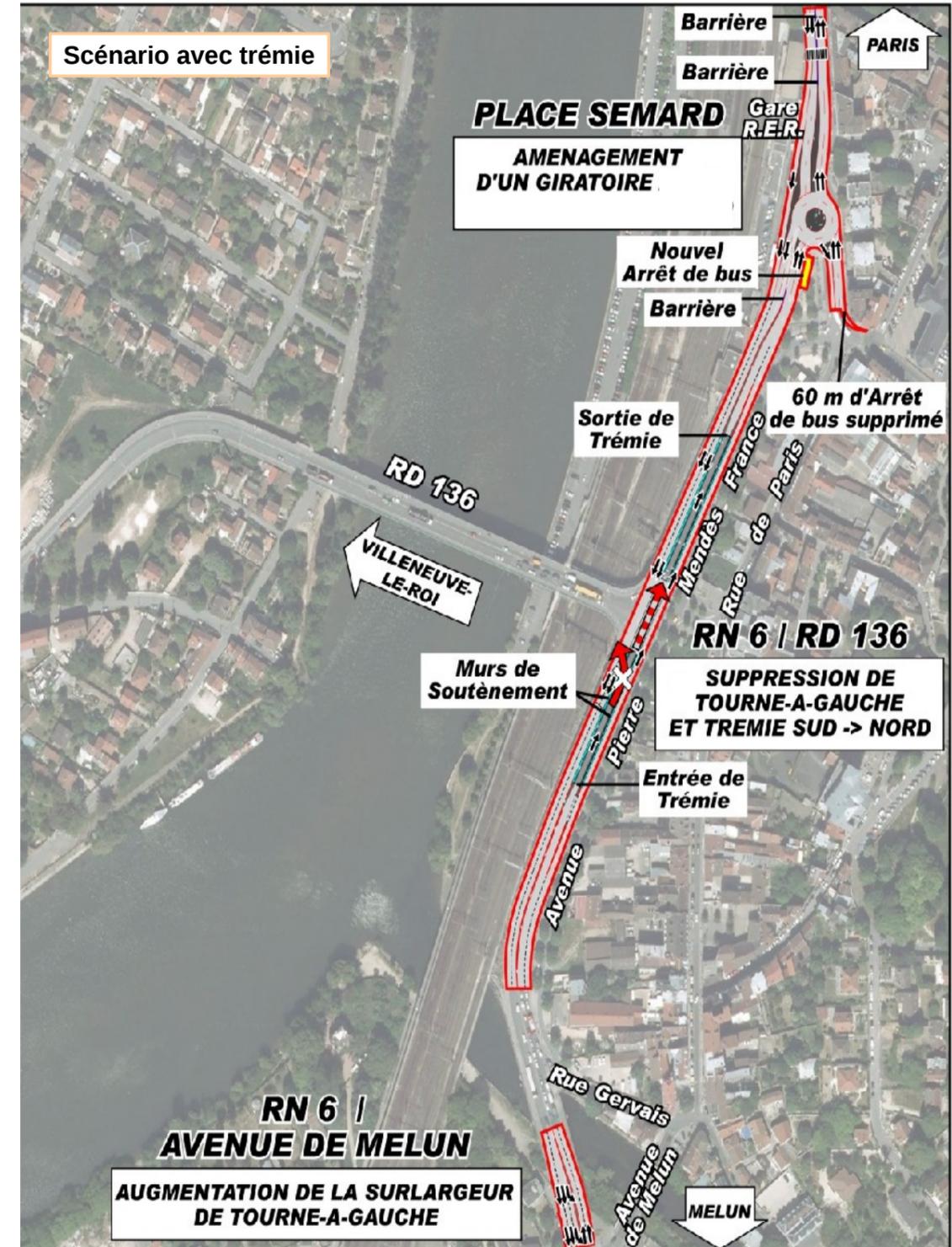
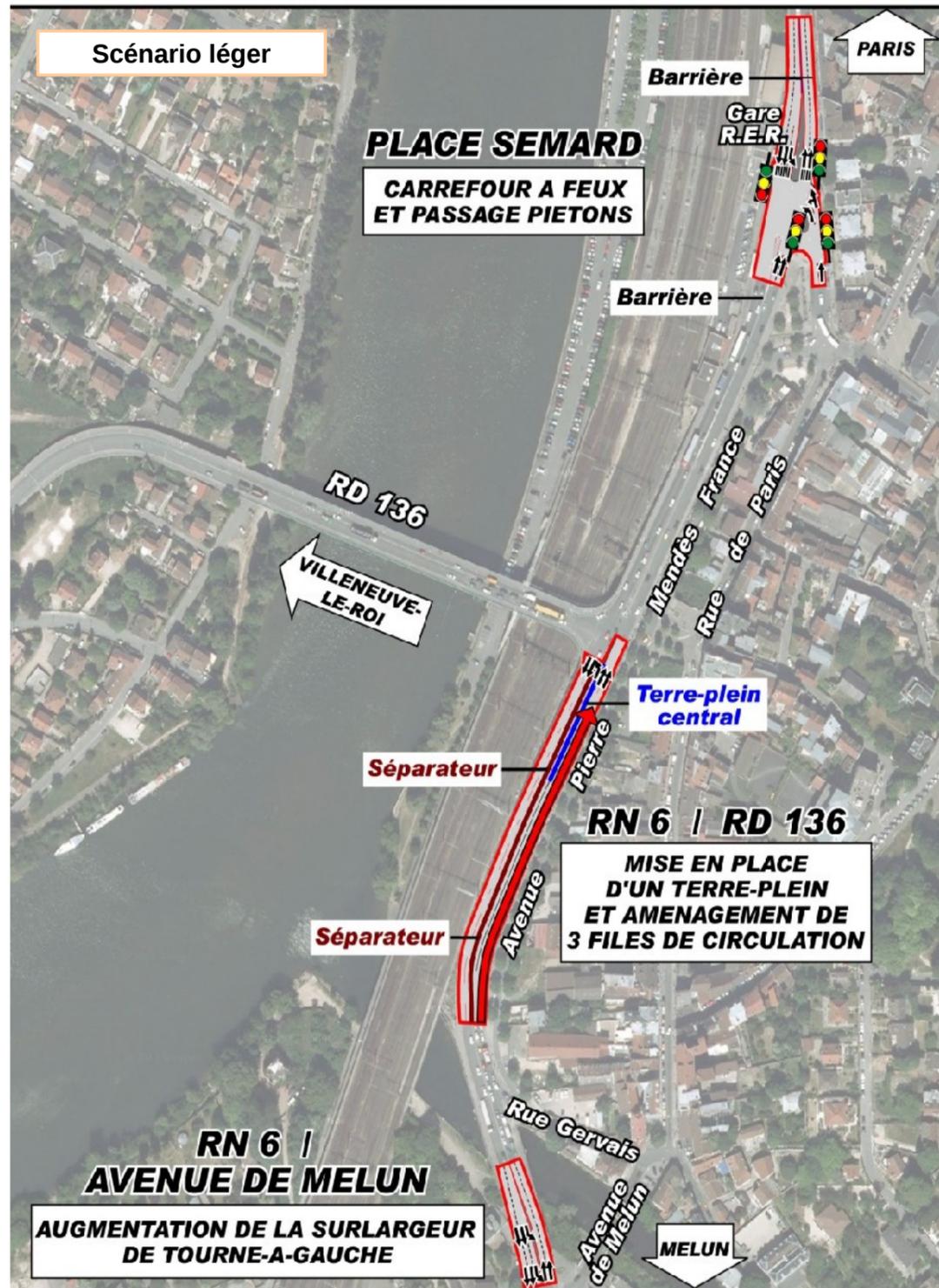


Annexe 2 : Synthèse des comptages directionnels réalisés en heure de pointe du soir





Annexe 3 : Autres scénarios envisagés lors de l'étude d'opportunité de novembre 2012



Analyse multicritère des différents scénarios envisagés lors de l'étude d'opportunité de novembre 2012

	Scénario léger	Principe d'aménagement proposé (carrefour du pont sans tourne-à-gauche)	Scénario avec trémie
Emprise	Pas d'emprise supplémentaire, uniquement une réduction du trottoir de service pour l'aménagement du tourne-à-gauche Avenue de Melun	Utilisation optimale de la voie existante avec seulement une réduction du trottoir de service côté est de la RN6	La création de la trémie nécessite une réduction des trottoirs
Lisibilité	Pas de nette amélioration	Amélioration de la lisibilité des usagers place Sépard, 2 voies filantes dans le sens sud-nord, voie pour le tourne-à-droite au pont dans le sens nord-sud	Amélioration de la lisibilité des usagers place Sépard, 2 voies filantes dans le sens sud-nord mais besoin de changements de files pour l'accès à la trémie
Sécurité	Légère amélioration de la sécurité au niveau de la place Sépard par la mise en place d'un carrefour à feux et au niveau du carrefour du pont par une séparation des flux	Meilleure organisation des mouvements de tous les usagers place Sépard, suppression des conflits entre les mouvements tournants au carrefour de la tête de pont	Meilleure organisation des mouvements de tous les usagers place Sépard, suppression des conflits entre les mouvements tournants au carrefour de la tête de pont
Nuisances	Pas de changement	Augmentation du trafic place Sépard mais compensé par une diminution des nuisances dues aux embouteillages (freinages, gaz d'échappement des véhicules arrêtés...) donc pas de changement significatif	Augmentation du trafic place Sépard mais diminution des nuisances dues aux embouteillages dans le sens sud-nord
Insertion urbaine	Pas de modification significative	Organisation du développement et de l'arrêt des bus, amélioration du déplacement des piétons, intégration du carrefour de la place Sépard au contexte urbain	Caractère routier de la trémie dans un contexte urbain
Fluidité	Aucune amélioration significative de la capacité	Nette amélioration de l'écoulement de la RN6 au niveau de la tête de pont grâce à la 3 ^e voie dans le sens sud-nord. Les simulations montrent que le giratoire place Sépard fonctionne correctement	Amélioration de l'écoulement de la RN6 dans le sens sud-nord mais saturation de la RN6 dans le sens nord-sud qui implique une remontée de file jusqu'au giratoire qui perturbe le système
Coût	< 1 M€	3 M€	25 M€

Le scénario de la colonne centrale (principe d'aménagement proposé) a ensuite été décliné en deux variantes objet de la présente concertation.