

<b>Annexe au rapport Bilan de la Concertation</b>
-------------------------------------------------------

30 avis ont été consignés dans les registres mis à disposition du public : 12 avis à Andrésey et 18 avis à Conflans-Sainte-Honorine.

Sur ces 30 avis :

- 26 avis émanent de particuliers (habitants des communes d'Andrésey et de Conflans-Sainte-Honorine),
- 1 avis provient de l'association « réseau vélo 78 »,
- 1 avis est issu de l'association « Allez y à Vélo »,
- 1 avis résulte du parti politique « Europe Ecologie Les Verts »,
- 1 avis provient des élus municipaux « Andrésey Citoyenne ».

Sur les 30 personnes qui se sont exprimées, la majorité (21) se sont prononcées sur le grand intérêt du projet mais certaines sont déçues (11) du parti d'aménagement proposé ou de son manque d'ambition et proposent d'autres partis d'aménagement, d'autres demandent des améliorations du projet notamment aux extrémités ou son prolongement (10).

Les principaux thèmes évoqués sont les suivants :

- Choix du parti d'aménagement,
- Amélioration du projet et prolongement de l'aménagement,
- Maintien des rampes d'accès au pont,
- Aménagements nécessaires dans l'attente du projet,
- Délai de mise en service du projet,
- Organisation de la concertation et information ultérieure.

Une synthèse thématique des observations formulées ainsi que des réponses apportées est présentée ci-après.

### **1. Choix du parti d'aménagement.**

#### **Observations :**

- 1) 1 personne regrette qu'un seul parti d'aménagement soit présenté lors de la concertation et 3 personnes demandent une passerelle accédant directement à la gare RER de Conflans-Sainte-Honorine,
- 2) 1 personne indique que les informations présentées dans les panneaux ne permettent pas d'appréhender l'efficacité du parti d'aménagement proposé. Elle demande qu'une étude de flux « piétons et cycles » soit réalisée afin d'optimiser l'implantation de l'ouvrage,
- 3) 4 personnes demandent une réelle séparation entre les circulations douces et la circulation automobile qualifiée de très dense afin de diminuer les risques et les nuisances (rétroviseurs en saillie sur trottoir, bruit, gaz, jet d'éclaboussure,...). 2 d'entre elles demandent une passerelle indépendante du pont,

- 4) 3 personnes souhaitent une séparation entre la voie piétonne et les voies cyclables, 1 d'entre elles demande qu'un côté du pont soit réservé aux piétons et que l'autre soit réservé aux cycles,
- 5) plusieurs personnes (8), indiquent que la traversée de la RD 48 sera très difficile et dangereuse en heures de pointe. Pour certains, les cyclistes allant d'Andrésey (centre) vers Conflans-Sainte-Honorine (centre), ne traverseront pas deux fois la RD 48 et donc n'emprunteront pas l'aménagement mais continueront à emprunter le trottoir côté Sud du pont.

Aussi, 4 d'entre elles proposent les partis d'aménagement suivant :

- a) affecter les deux trottoirs actuels à deux pistes cyclables à sens unique dans la continuité des pistes cyclables d'Andrésey, la nouvelle passerelle étant affectée aux piétons,
- b) doubler le pont fin d'Oise de chaque côté par une liaison cyclable bidirectionnelle : au Nord, liaison vélos-piétons pour la gare RER, au Sud liaison directe vers les berges de Seine,
- c) élargissement du pont uniquement côté Sud, qui serait réservé aux cycles, et l'autre côté serait réservé aux piétons.

### **Réponses :**

- 1) D'autres partis d'aménagement avaient préalablement été envisagés, mais compte tenu de leur infaisabilité technique ou des surcoûts générés ils n'ont pas été présentés lors de la concertation publique. Il s'agissait :
  - des variantes de franchissement de l'Oise depuis Andrésey par ouvrages biais permettant un accès direct à la gare de Conflans-Sainte-Honorine, mais dont le surplomb de la zone portuaire était incompatible avec son activité,
  - des variantes longeant le pont actuel, voire d'ouvrage indépendant, mais dont les intérêts vis-à-vis d'un ouvrage en encorbellement étaient limités par rapport aux surcoûts et contraintes générés.

Le très bon état apparent de l'ouvrage confirmé par les résultats du diagnostic effectué en 2010, a conduit à présenter lors de la concertation publique une unique proposition d'aménagement de l'ouvrage en encorbellement, moins impactant pour l'environnement et moins onéreuse.

En plus de l'aménagement principal le long de la RD 48, il avait été envisagé de réaliser une passerelle de liaison directe entre la RD 48 et la gare de Conflans-Sainte-Honorine Fin d'Oise au-dessus du parking du Mac Donald's (terrains de Ports de Paris). Cette option n'a pas été retenue compte tenu de son intérêt par rapport à son coût important (700 000 € TTC). Néanmoins, le projet reste compatible avec la réalisation ultérieure de cette passerelle,

- 2) Concernant, l'efficacité de l'aménagement proposé, les comptages des flux « piétons et cycles », réalisés sur le pont Fin d'Oise afin d'évaluer la situation actuelle, confirment que le pont est très emprunté en heures de pointe par les piétons et les cycles. L'aménagement facilitera les circulations douces et favorisera leur développement (amélioration de la sécurité),
- 3) Les contraintes environnementales (activités portuaires, captages d'eau potable d'Andrésey) ou techniques (proximité des fondations du pont existant) et les surcoûts générés (+ 3 M€ environ) par la réalisation d'une passerelle indépendante sont disproportionnées par rapport à la réalisation d'une passerelle en encorbellement,
- 4) La séparation entre les pistes cyclables et la voie piétonne sera identifiée par la couleur de leur revêtement respectif : clair pour les voies cyclables et foncé pour la voie piétonne et par la mise en place d'une signalisation horizontale adaptée (marquage au sol),

La proposition de réserver un côté du pont aux cycles et l'autre aux piétons n'a pas été retenue car elle implique d'aménager les deux côtés du pont ce qui engendre un coût supplémentaire sans en retirer de bénéfice (aménagement moins lisible),

- 5) Le projet prévoit d'élargir les îlots centraux de la RD 48 pour permettre aux piétons et aux cycles de traverser la chaussée en toute sécurité en deux temps.

Concernant les aménagements proposés :

- a) ils nécessitent la réalisation d'une passerelle plus petite côté Nord mais également l'aménagement du trottoir côté Nord pour les cycles. De plus, même si ce trottoir était réservé aux cycles, certains piétons continueraient de l'emprunter. L'aménagement retenu est plus lisible et permettra aux cycles et aux piétons de circuler sur un itinéraire sécurisé dans les deux sens de circulation,
- b) ils nécessitent la réalisation d'une passerelle de chaque côté du pont, l'une réservée aux cycles et l'autre aux piétons. Le rapport coût/avantage de cette proposition n'est pas suffisant pour être retenu. De plus, la faisabilité technique de cet aménagement n'est pas avérée (portance insuffisante de l'ouvrage existant),
- c) le projet a pour objectif de faciliter et développer les circulations cycles mais également piétonnes, c'est pourquoi l'aménagement prévoit également une voie piétonne.

## **2. Amélioration du projet et prolongement de l'aménagement.**

### **Observations :**

- 1) 4 personnes demandent la réalisation d'aménagements pour rendre plus facile et moins dangereuse la traversée de la RD 48. Des personnes font les propositions suivantes :
  - a) prévoir des feux (avec bouton) pour la traversée de la RD 48,
  - b) continuité de revêtement pour piétons et cycles (couleur nettement contrastée) dans la traversée,
  - c) suppression de la voie « de stockage » de véhicules à l'arrivée sur le giratoire de l'Europe côté Conflans-Sainte-Honorine « espace d'expression de l'incivilité routière » compte tenu de la voie unique existante en amont et en aval de cette zone. Un îlot et des trottoirs élargis dans cette zone seraient plus bénéfiques pour la sécurité générale,
- 2) 1 personne demande quelle pré-signalisation est envisagée pour les passages piétons reliant la passerelle et les quais de la Seine côté Conflans-Sainte-Honorine,
- 3) Concernant la largeur de l'aménagement :
  - a) 1 personne demande de maintenir la largeur utile maximale tout le long de l'aménagement pour favoriser l'usage et la mixité d'utilisation piétons-cycles : s'abstenir de tout mobilier urbain conduisant à un rétrécissement ou un obstacle, privilégier la signalisation horizontale. Pour l'éclairage, elle demande d'envisager des fixations en porte-à-faux pour conserver l'espace utile disponible,
  - b) 1 autre demande de porter attention au dimensionnement des différentes pistes du fait des conflits piétons/vélos et afin d'intégrer les protections nécessaires par rapport aux nuisances dues à la circulation automobile (rétroviseurs en saillie sur trottoir, bruit, gaz, jet d'éclaboussure,...),
- 4) 1 personne demande un projet de meilleure qualité sur le pont avec voie pour handicapés, banc, point de vue, sécurité, mise en valeur du panorama exceptionnel sur la confluence Seine-Oise.

Elle indique que pour un prix similaire des passerelles de meilleure qualité ont été réalisées dans d'autres communes,

- 5) 2 personnes demandent la réalisation d'un bel ouvrage s'intégrant dans l'environnement du site : la passerelle pourrait rendre ce pont plus esthétique,
- 6) 4 personnes demandent le prolongement de l'aménagement :
  - a) jusqu'à la gare SNCF : place Auguste Romagné,
  - b) sur les quais de Seine depuis le Pointil jusqu'à la place Fouillère,
  - c) dans la continuité du GR2 qui actuellement descend du pont côté Conflans-Sainte-Honorine en bord d'Oise pour accéder au Pointil (monument et point de vue),
- 7) 1 personne demande à l'Etat des projets de circulations douces pour accéder à la forêt de Saint-Germain (GRP ceinture verte de l'Ile de France),
- 8) 4 personnes demandent la continuité du cheminement piétons et cycles jusqu'au parking de la gare RER car actuellement les barrières d'accès au parking obligent les vélos à zigzaguer entre les îlots de séparation,
- 9) 2 personnes demandent un nouveau parking à vélos sécurisé au droit de la gare RER ainsi que des casiers pour y laisser des casques, ...
- 10) 1 personne demande de prendre en compte les vibrations dans la conception du projet,
- 11) 3 personnes demandent un rabattement du projet vers les bords de l'Oise côté Andrézy (passage de Smeth) ou vers la rue Victor Hugo (deux voiries tranquilles qui permettent de contourner le giratoire Foch – Tassigny - Schweissguth très chargé).

### **Réponses :**

- 1) Les îlots centraux de la RD 48 seront effectivement élargis pour permettre aux piétons et aux cycles de traverser la chaussée en toute sécurité en deux temps (de 1 à 2 m côté Andrézy et de 1 à 3 m côté Conflans-Sainte-Honorine au droit de la traversée cyclable),

Concernant les aménagements demandés :

- a) Dans un contexte où la circulation automobile est très dense aux heures de pointe, la mise en place de feux serait trop préjudiciable pour la circulation automobile. En outre, le maître d'ouvrage va porter une attention particulière sur ce point de la traversée de la RD 48 particulièrement chargée aux heures de pointe en recherchant à l'améliorer,
  - b) La signalisation horizontale des traversées cycles et piétonnes permettra de bien les identifier visuellement (marquage de pictogrammes « cycle » au sol pour la traversée des cycles et marquage des traversées piétonnes par des bandes blanches de 2,5 m de longueur),
  - c) Les résultats d'une étude de trafic en cours permettront d'indiquer si la suppression de la voie de stockage de véhicule sur la RD 48 aux abords du pont de l'Europe pourrait être envisagée,
- 2) Le projet propose une liaison avec les quais de Seine côté Conflans-Sainte-Honorine par deux passages piétons et cycles sur le giratoire de l'Europe. Ils seront présignalés conformément à la réglementation en vigueur (panneaux A21 pour les cycles et A13 b pour les piétons),
  - 3) La largeur de l'aménagement est de 4 m utiles, sans obstacle, sur la quasi-totalité du linéaire. Concernant l'éclairage, une étude spécifique précisera ses caractéristiques. En outre, l'implantation d'un muret entre la circulation automobile et la circulation douce permettra une séparation physique sécurisée entre les deux types de circulation,

- 4) et 5) Afin d'insérer au mieux le projet dans l'environnement du site et d'améliorer l'esthétique du pont actuel, l'ouvrage créé fera l'objet d'un traitement architectural, (« soigné dans le rapport »),
- 6) a) Le prolongement du projet jusqu'à la place Auguste Romagné relève de la commune de Conflans-Sainte-Honorine,
- b et c) L'aménagement d'une voie verte a été réalisé le long des quais de Seine sur la commune de Conflans-Sainte-Honorine. La liaison entre cette voie verte et l'aménagement proposé est envisagée par la commune de Conflans-Sainte-Honorine. La liaison jusqu'au Pointil est actuellement à l'étude par Ports de Paris et la commune de Conflans-Sainte-Honorine,
- 7) Un itinéraire est à l'étude par le Conseil général des Yvelines en concertation avec les communes afin de rejoindre la Forêt de Saint-Germain dans le cadre du projet de liaison douce Paris-Londres et le Schéma Départemental des Véloroutes Voies Vertes,
- 8) Une voie pour piétons et cycles est actuellement à l'étude par la commune de Conflans-Sainte-Honorine afin de permettre à ces usagers de rejoindre le parking de la gare à partir du giratoire de l'Europe dans de bonnes conditions,
- 9) L'aménagement d'un nouveau parking à vélos sécurisé au droit de la gare RER est hors concertation, ne relève pas de la compétence du Conseil général des Yvelines,
- 10) La conception du projet de passerelle prend bien en compte les phénomènes de vibration,
- 11) Le projet se raccorde à l'aménagement existant le long de la RD 48 côté Andrésy, tout en permettant de relier le passage de Smeth et la rue Victor Hugo. Le prolongement de l'aménagement le long de ces deux voies relève de la commune d'Andrésy.

### **3. Maintien des rampes d'accès au pont.**

#### **Observations :**

Concernant les rampes d'accès au pont pour piétons, 3 personnes demandent à ce qu'elles soient conservées, 2 personnes s'inquiètent de leur suppression, 1 personne demande de les refaire car le virage entre les deux parties de la rampe est très serré et oblige les cyclistes à mettre pied à terre.

#### **Réponses :**

Les rampes d'accès au pont existantes seront bien maintenues. Il n'est pas prévu de les modifier, malgré la configuration étroite du virage. En effet, leur modification risque de porter atteinte à l'ouvrage.

### **4. Aménagements nécessaires dans l'attente du projet.**

#### **Observations :**

4 personnes demandent que la circulation actuelle des cycles soit améliorée dans l'attente de la réalisation du projet du fait de sa forte dangerosité (trafic élevé - présence de bordures hautes entre la chaussée et le trottoir). Elles proposent les solutions suivantes :

- 1) marquage de la chaussée par des logos vélos au centre de chaque voie tous les 10 m pour rappeler aux automobilistes le droit des cycles à rouler sur la chaussée,
- 2) affecter un trottoir aux piétons et un trottoir aux cyclistes en indiquant pour ces derniers un sens prioritaire.

**Réponses :**

La proposition 1) n'est pas envisageable car elle n'est pas conforme au code de la route et la proposition 2) ne serait pas applicable : il serait en effet difficile en pratique d'empêcher un piéton d'emprunter le trottoir réservé aux cyclistes et vice et versa et encore plus difficile d'envisager une gestion par sens prioritaire. Cela apporterait donc plus de confusion et de risques que d'avantages.

**5. Délai de mise en service du projet.**

**Observations :**

3 personnes regrettent un début des travaux et une mise en service si tardifs.

1 personne s'étonne que le projet de passerelle n'ait pas été réalisé en même temps que les travaux récents de renouvellement de la couche de roulement sur la RD 48.

**Réponses :**

Les études et les délais relatifs aux différentes procédures réglementaires (concertation et enquêtes publiques) nécessaires à la réalisation de cet aménagement font qu'il ne pourra pas être mis en service avant 2014 et qu'il ne pouvait donc pas être réalisé en même temps que les travaux récents de renouvellement de la couche de roulement sur la RD 48 (travaux d'entretien qui ne nécessitent pas les mêmes délais d'études et qui ne sont pas soumis aux procédures réglementaires).

**6. Organisation de la concertation et information ultérieure.**

**Observations :**

- 1) Sur l'organisation de la concertation, 1 personne demande pourquoi il n'y a pas eu d'affichage sur le pont prévenant de cette concertation.
- 2) L'association « réseau vélo 78 » demande une phase d'information/surveillance à la mise en service ou avant.

**Réponses :**

1) L'information du public sur les dates de la concertation a été effectuée dans les bulletins municipaux des communes d'Andrésey et de Conflans-Sainte-Honorine, dans deux journaux locaux (le Parisien et le Courrier des Yvelines), par voie d'affiches sur les panneaux administratifs des communes d'Andrésey et de Conflans-Sainte-Honorine et sur les sites internet des communes d'Andrésey, Conflans-Sainte-Honorine et du Conseil général des Yvelines.

Des panneaux d'information sur les dates de l'enquête publique seront implantés aux abords de l'aménagement lors de cette phase.

2) La prochaine phase de participation du public à ce projet est l'enquête publique. En outre, l'association « réseau vélo 78 » pourra, à sa demande, être rencontrée par le maître d'ouvrage tout le long de la réalisation du projet.