

ENQUÊTE PUBLIQUE RD7

AVIS DE LA LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIERE DES HAUTS DE SEINE

Le projet présenté à l'enquête publique privilégie un « boulevard urbain » à 2 fois 2 voies avec des feux tricolores aux intersections et aux passages piétons. La vitesse maximum autorisée, bien que non précisée dans le dossier, devra être de 50km/h. selon la réglementation en vigueur

Quelle est la situation actuelle des accidents sur la RD7 dans le secteur soumis à enquête publique :

Le dossier fait état d'un cumul 2003-2007 de 90 accidents corporels recensés.

Les statistiques établies par le CG 92 donnent les détails suivants pour les accidents de 2003 à 2007 ::

A Sèvres :

- 6 accidents dont 1 mortel et 4 graves après le débouché de la rue Troyon sur la sortie du souterrain.
- 4 accidents dont 1 grave en direction de St Cloud
- 4 autres accidents dont 1 grave répartis sur la voie jusqu'à la rue Savignac

A Meudon

- 6 accidents légers au débouché de la rue Savignac sur la RD7
- 16 accidents dont 1 grave à la sortie des immeubles du 39 à 43 route de Vaugirard. Le carrefour giratoire de Vaugirard n'a enregistré que 2 accidents légers sur cette période.

A Issy les Moulinaux :

- 3 accidents dont 2 graves de la rue de Vaugirard à la place de la Résistance.
- 6 accidents place de la Résistance
- 28 accidents dont 7 graves de la place de la Résistance à l'entrée de la trémie du pont d'Issy
- 5 accidents dont 2 graves dans les trémies du pont d'Issy + 4 sur les voies latérales + 8 sur le carrefour au dessus du passage souterrain.
- 11 accidents dont 3 graves de la sortie du passage souterrain à la limite de Paris

Au total sur cette portion de RD7 l'on relève hors place de la Résistance et carrefour du passage souterrain du pont d'Issy : 93 accidents dont 39 dans la partie à 2 fois 1 voie et 54 dans celle à 2 fois 2 voies.

Quelles conclusions en tirer :

- dans la partie à 2 fois 1 voie : une concentration d'accidents au niveau du Pont de Sèvres puis à la sortie des immeubles
- dans la partie à 2 fois 2 voies : une répartition des accidents tout au long de la voie.

Donc deux types d'accidents très différents. Ce qui permet déjà de conclure que 2 fois 2 voies n'apportent pas plus de sécurité que 2 fois 1 voie. Sur cette dernière partie la sortie des immeubles n'étant pas protégée il est certain que la sécurité n'est pas assurée.

Quelles sont les dispositions prises vis à vis de la sécurité des piétons, des 2 roues et des automobilistes dans le projet proposé ?

Piétons

Pour permettre la traversée des piétons de nombreux feux sont prévus. Il y en aurait 17 répartis tout au long des 4.2 km dont 5 sont liés aux intersections d'autres voies. Soit 12 répartis sur le linéaire spécifiquement dédiés à la traversée des piétons, mais rien n'est indiqué de leur fonctionnement (automatique ou commandé ?)

Chaque traversée sera sécurisée par un îlot central mais celui-ci ne devra pas avoir d'impact sur le flux automobile est-il écrit. Les chaussées prévues sont plus larges qu'il n'est nécessaire pour la vitesse maximum de 50 km/h Nous demandons pour sécuriser ces traversées que la vitesse des véhicules soit effectivement inférieure à la vitesse limite autorisée et pour ce faire qu'un resserrement de chaque chaussée soit prévu au niveau de chaque passage piéton. De plus un plateau surélevé pourrait aussi compléter le dispositif.

Rappelons que les piétons sont autorisés à traverser sans utiliser un passage piéton si celui-ci est à plus de 50m. Il y a en moyenne 300m entre les passages piétons équipés de feux de signalisation. Cette distance étant importante les piétons traverseront en tout point de la RD7.

Il est donc impératif que la vitesse ne puisse pas être supérieure à 50km/h. Pour protéger ces traversées un espace surélevé d'au moins 0.50m de large est nécessaire au milieu des deux chaussées.. Actuellement cet espace est prévu localement sans cohérence particulière puisqu'il n'est pas prévu là où sont les habitations et donc où des piétons sont le plus susceptible de traverser.

D'autre part du pont de Sèvres à la place de la Résistance le stationnement des véhicules est d'un seul côté, celui opposé à la Seine. Cette disposition va donc conduire à de nombreuses traversées pour ceux qui veulent profiter des berges.

Vélos :

Une piste cyclable bi-directionnelle d'un seul côté est prévue sur le trottoir avec les piétons. C'est la solution la plus dangereuse à la fois pour les piétons et les cyclistes. Cette solution est dangereuse pour les cyclistes : d'une part ils peuvent heurter facilement un piéton et d'autre part comment feront-ils pour tourner dans les rues opposées. Vous allez me répondre : qu'ils mettent pied à terre. NON : un itinéraire cycliste doit être roulant de bout en bout.

Pour ce type de voirie, le CERTU recommande des bandes cyclables de chaque côté. Les enfants auront toujours la possibilité de faire du vélo sur un cheminement piéton large. Evidemment ce n'est pas vraiment le cas sur Issy (ZAC Charteux et Port)

2 roues motorisés :

Il n'y a simplement rien de prévu.

Véhicules :

La vitesse doit être limitée à 50km/h mais aucune disposition d'infrastructure n'est prévue pour limiter cette vitesse. Au contraire le choix de 2 fois 2 voies va dans le sens d'un dépassement de cette vitesse. C'est déjà ce qui se passe entre la place de la Résistance et Paris. Or une voie nouvelle peut être conçue pour limiter cette vitesse. Une limitation de la largeur des voies à 2.70m conduit à baisser la vitesse lorsqu'il y a de la circulation

L'environnement est aussi très important. Dans le cas présent la voie est trop dégagée de chaque côté donnant une impression de liberté qui conduit à augmenter la vitesse. C'est déjà ce que l'on constate dans la section à 2 fois 2 voies. Il faut donc dès l'origine prévoir des resserrements, des obstacles. Les giratoires sont intéressants de ce point de vue. Malheureusement ils ont été écartés pour cette voie alors qu'ils « fleurissent » partout et qu'ils ont montré leur efficacité au carrefour RD7/ route de vaugirard. Les nombreux feux de signalisation sont censés réduire la vitesse mais dans les faits ils l'augmentent car l'automobiliste qui veut passer au vert accélère. Avec des giratoires il n'y a pas ce souci. C'est aussi plus sécurisant pour les piétons qui sur un passage piéton à feux voient les voitures leur foncer dessus sans savoir s'ils vont respecter le feu. rouge.

Les 2 chaussées sont séparées presque partout par un terre plein central planté d'arbres. Ceci renforce le caractère « bucolique » de la voie qui n'est plus alors perçu comme un boulevard urbain. Cette séparation n'existe pas là où elle serait le plus utile à savoir au niveau des immeubles entre la rue de la Verrerie à la rue Hélène Loiret, où se produisent actuellement les accidents. Le but d'un trottoir central est d'empêcher les véhicules de couper la chaussée opposée (une ligne blanche n'est pas suffisante surtout la nuit) Des carrefours giratoires à l'intersection de ces 2 rues permettraient un retournement facile.

En conclusion nous demandons que le projet soit repris afin d'intégrer dès l'origine tous les dispositifs propres à diminuer la vitesse en dessous de 50km/h. et à assurer la sécurité de tous.

Alain ARGENSON

Président de la Ligue Contre la Violence Routière des Hauts de Seine

Ligue Contre la Violence Routière des Hauts de Seine

N° enregistrement : 14110087

Siège de l'Association : Chez Alain ARGENSON 13, rue de la Roue 92190 MEUDON

T/F 01 45 07 20 01