



Membre de 60 Millions de  
Piétons, Fédération des Usagers  
de la Bicyclette, Rue de l'Avenir,  
AF3V  
Présidente: Maryvonne Mateu  
7 ter rue Gabriel Vervant  
91090 Lisses  
01 60 86 92 92 / 06 89 35 34 93

Boite postale 01  
91605 SAVIGNY-SUR-ORGE CEDEX  
[contact@elan-savigny-environnement.org](mailto:contact@elan-savigny-environnement.org)  
[www.elan-savigny-environnement.org](http://www.elan-savigny-environnement.org)  
Membre de la FCDE et adhérente de CIRCULE

Comité des Usagers du RER C en Essonne  
Membre de la FNAUT  
(Fédération Nationale des Usagers des Transports)  
31 avenue Danielle Casanova,  
91360, Villemaison-sur-Orge  
E.mail: [circulererc@gmail.com](mailto:circulererc@gmail.com)  
Tel : 01 69 04 05 71  
Site internet: <http://mail.circule.org/>

# Nouveau franchissement de Seine

Concertation préalable du 15 mai au 5 juillet 2019

## Introduction

Le manque de franchissements de Seine sur 7 km dans le nord de l'Essonne est une coupure bien plus forte pour les piétons et les cyclistes que pour les véhicules particuliers. D'autant que :

- le pont entre Draveil et Juvisy n'offre aucun trottoir aux normes d'accessibilité PFR (Personnes en Fauteuil Roulant) et ne sécurise pas les cyclistes sur la chaussée pourtant à deux voies par sens de circulation.
- l'accès à vélo ou à pied en rive droite au pont de Villeneuve-Saint-Georges est également très problématique.
- la passerelle du barrage d'Ablon – Vigneux est fermée entre 20h et 8h, est très étroite (croisement difficile, pied à terre exigé), n'est pas accessible aux PMR, nécessite de soulever son vélo à chacun des nombreux paliers des escaliers d'accès, débouche très mal de chaque côté, et est impraticable pour certains vélos.

De même, ce manque de franchissement contraint les circulations des bus à des détours longs et coûteux, à l'instar de la ligne « express » 191 – 100 obligée de faire un long détour par la gare de Juvisy pour rabattre la population de Val d'Yerres Val de Seine vers le bassin d'emploi d'Orly/Rungis.

**Nos associations sont donc favorables à un nouveau franchissement de Seine.**

**Et c'est parce qu'elles partagent les objectifs fixés d'un projet efficace, d'un investissement raisonnable, et à forte performance environnementale, qu'elles proposent un projet différent du projet soumis à concertation, qui permettrait d'atteindre beaucoup mieux ces objectifs.**

**Nos associations préconisent un franchissement de Seine par une passerelle exclusivement dédiée aux modes actifs et aux Transports collectifs, se raccordant aux berges de Seine et se poursuivant d'est en ouest par les voiries existantes sous les deux voies ferrées au gabarit suffisant pour le passage de bus.**

## **La performance environnementale implique d'exclure l'autosolisme**

Par personne transportée, la voiture individuelle est le mode le plus émetteur de gaz à effet de serre, ainsi que de polluants atmosphériques et sonores. Dans ce secteur fortement urbanisé du Nord Essonne, la puissance publique – garante de l'intérêt général - doit être exemplaire dans ses choix et la bannir de tous ses projets de développement des mobilités au profit des autres modes ; elle doit

aussi concourir à réduire son utilisation et son stationnement sur les voiries existantes (objectif du Plan de Déplacements Urbains d'Ile de France).

En évitant le franchissement du faisceau ferroviaire Paris-Orléans, la hauteur de l'ouvrage serait réduite à un maximum de 5 à 7 mètres au-dessus de la Seine (*voir en annexe 1 le tirant d'air des ouvrages voisins existants*), contre 11 à 18 mètres pour le projet soumis à concertation ainsi que 15 à 17 mètres au-dessus du quai de l'Orge et 12 à 14 mètres au-dessus de la voie ferrée Paris-Orléans (*source Foire Aux Questions*).

L'impact visuel de notre proposition et les impacts environnementaux liés à sa construction seraient considérablement réduits.

## **Le coût de notre contre proposition est beaucoup plus raisonnable :**

Outre le franchissement de Seine, le projet présenté à la concertation comporte deux franchissements supérieurs des voies ferrées et un tunnel sous la rue Robert Schuman. Ces ouvrages d'art sont extrêmement coûteux au m<sup>2</sup> en eux-mêmes. Ils nécessitent pour se raccorder sur la voirie aux abords des deux gares notamment, des « bretelles » fortement consommatrices d'espace, qui risquent de nécessiter des expropriations également coûteuses financièrement et socialement.

Par personne transportée, la voiture individuelle en circulation consomme 18 fois plus d'espace qu'un bus standard (voir annexe 2).

Il faut y ajouter 20 m<sup>2</sup> neutralisés en parking à destination pendant toute la durée du poste de travail (*voir annexe 3*).

Le projet que soutiennent nos associations doit permettre de raccorder le franchissement de Seine directement sur les berges de chaque côté et de franchir les voies ferrées par les passages inférieurs existants. En évitant deux franchissement de voies ferrées, un tunnel et un large pont sur la Seine supportant une forte charge ainsi qu'en limitant les bretelles à celles nécessaires pour se raccorder sur la berge rive gauche, le coût financier, social et environnemental par personne transportée de notre proposition est sans commune mesure avec celui présenté à la concertation.

Une partie du budget envisagé pourrait servir à des améliorations de la voirie existante pour faciliter la circulation des bus (priorité aux feux, aménagements ponctuels aux points d'arrêts et aux traversées de carrefours), et pour mieux articuler le franchissement de Seine avec les cheminements piétonniers et les itinéraires cyclables existants et à créer sur les deux rives, avec un focus sur l'accès aux lycées Clément Ader et Saint-Charles, la promenade de l'Orge à Athis-Mons et la voie verte commune à la Scandibérique et la Seine à Vélo en berge rive droite. (*Voir annexe 5*).

## **L'efficacité de notre contre proposition est bien meilleure :**

Le projet présenté à la concertation est censé supporter un trafic de 15 000 unités de véhicules particuliers par jour, prévision évidemment plafonnée par la saturation du réseau de voiries sur lesquelles il débouche. A raison de 1,1 personne par véhicule, cela représente environ 16 500 personnes transportées, du même ordre de grandeur, qu'une seule ligne de bus.

Le projet présenté à la concertation est une liaison qui pour être rapide limite les échanges avec la voirie locale qu'il surplombe en rive gauche. Un projet véritablement multimodal nécessite au contraire des raccordements nombreux avec la voirie secondaire pour les transports collectifs (correspondances et points d'arrêts), les vélos et les piétons. On peut douter que les vélos et les piétons seraient admis dans le tunnel envisagé sous la rue Robert Schuman. Cyclistes et piétons seraient-ils correctement protégés du vent et des intempéries sur un viaduc ? Comment les piétons accéderaient-ils à la gare d'Athis-Mons à partir d'un viaduc situé 12 à 14 m au-dessus ? Les bus traversant la Seine seraient-ils obligés de quitter l'ouvrage pour aller marquer un arrêt correspondance ?

Est-il bien utile d'adopter le même tracé pour satisfaire des besoins si différents ?

## Quelques pistes pour l'innovation ... et d'autres idées :

Tout d'abord, l'innovation n'est pas une fin en soi, surtout si elle n'est pas au service des objectifs de forte performance environnementale, d'efficacité et de coût raisonnable. Nous comptons donc sur la puissance publique pour s'opposer à toute innovation qui ne serait portée que par la satisfaction d'intérêts individuels, voire industriels.

### Véhicules innovants :

Les innovations foisonnent en matière de véhicules innovants, qui peinent à trouver leur marché et aucun n'est encore une réponse globale aux défis de la transition.

L'intérêt du bus, qu'il soit électrique, à hydrogène, autonome ou pas, c'est de s'insérer dans les tissus urbains dans les mêmes conditions qu'un bus standard thermique, avec une infrastructure classique. Il semble possible de miser rapidement sur des bus électriques, sous réserve de les remettre dans un centre bus proche adapté à leur recharge et leur maintenance. Y en a-t-il un ?

### Bus en alternat sur le franchissement de Seine :

Pour emporter 20 000 passagers par jour en bus standard, (environ 1 200 passagers par sens à l'heure de pointe), il suffit d'un bus toutes les 2 minutes 30 bus par heure \* 40 passagers). Pour franchir la Seine, il n'est pas nécessaire de leur offrir une voie par sens : un croisement en alternat serait suffisant. (*Voir annexe 7 capacité offerte en alternat et temps perdu*). Dès lors, différents profils en travers du pont sont possibles selon qu'on offre aux bus une ou deux voies, aux piétons un véritable trottoir accessible et confortable, qu'on admet la cohabitation des bus avec les vélos, ou qu'on accepte la cohabitation des trois modes à vitesse réduite (zone de rencontre). **NOTA :** Contrairement au profil présenté dans le projet, la cohabitation des seuls piétons et vélos (ou trottinettes puisque c'est le sujet du moment) n'est légale que sur les voies vertes à condition qu'elles soient largement dimensionnées (minimum 4 mètres).

### Pont « léger » ou passerelle :

Adopter la solution de cohabitation type zone de rencontre sur la centaine de mètres en ouvrage d'art pour franchir la Seine nous paraîtrait exemplaire et innovant. Cela conduirait à un ouvrage étroit et faiblement chargé, qu'on pourrait qualifier de « passerelle » bien qu'ouverte aux transports collectifs. Les conditions de cohabitation sans perte de performance pour les transports collectifs sont à étudier précisément. (*Voir annexe 7*).

### Desserte nocturne du bassin d'emploi d'Orly/Rungis :

Parmi les attentes des entreprises du secteur d'Orly / Rungis figure le besoin d'une desserte en transport collectif pour les personnels à horaires très étalés. Nombre de leurs employés sont en effet acculés à utiliser leur voiture personnelle lorsque leur heure de prise ou de fin de poste coïncide avec l'interruption de service du tramway 7 la nuit. Une autre innovation consisterait à assurer le relais du tramway par bus. Ceux-ci pourraient donc être terminus au T 7 (Portes de l'Essonne) pendant les heures chargées de la journée où le passage par la RN 7 sous le tunnel d'Orly est bien souvent saturé et suivre le tracé du T7 la nuit, jusqu'au MIN de Rungis . Pour maintenir une fréquence attractive, cela conduirait à écarter les bus de grande capacité. (*Voir annexe 4*).

### Téléphérique de transport de marchandises :

La voie fluviale est idéale pour acheminer les matériaux de construction et évacuer les déblais. Encore faut-il qu'elle ait un débouché terrestre adapté.

La solution de transport de personnes par téléphérique jusqu'aux T7 Portes de l'Essonne a été éliminée pour son manque de capacité, les contraintes de l'aéroport voisin et pour la gêne aux riverains qui seraient survolés. En revanche, le téléphérique pour marchandises pourrait être une

alternative aux poids-lourds entre le port de Vigneux et le plateau d’Athis-Mons. Le Domaine de Courcel étant devenu propriété d’HAROPA (société d’économie mixte des ports du Havre de Rouen et de Paris, le port de Vigneux pourrait ainsi se désenclaver. Une telle solution doit cependant laisser la priorité à la continuité des voies vertes Scandibérique et La Seine à Vélo sur la berge rive droite, sans oublier le tourisme en péniche.

Et si on évitait certains déplacements ? Télétravail, coworking, services de conciergerie sur le lieu de travail, téléenseignement : toutes ces solutions peuvent contribuer à limiter la demande. Mais elles ne peuvent enrayer la congestion que si parallèlement on attribue davantage d’espace aux transports collectifs et aux modes actifs et/ou si on renchérit le coût d’usage de la circulation motorisée individuelle (péage ?) ou de son stationnement. A défaut, la propension de cette dernière à s’étaler pour occuper tout l’espace offert de plus en plus longtemps est irréprouvable. C’est pourquoi, il faut chaque fois que possible réserver l’espace public aux autres modes et ne pas laisser croire qu’on arriverait à désengorger Villeneuve-Saint-Georges simplement en créant une offre nouvelle à Athis-Mons. Quant aux employeurs, ils pourraient en arriver comme en Suisse à refuser le stationnement gratuit à leurs employés. Les zones économiques les plus prospères du monde occidental sont celles où l’usage des transports collectifs est le plus développé.

## CONCLUSION

---

Comme beaucoup, nos associations attendent un nouveau franchissement de Seine dans le meilleur délai. Nous rejoignons cependant les très nombreuses oppositions au projet tel qu’il est présenté, dans ses caractéristiques (exigence d’une voie de circulation par sens enjambant aussi les deux voies ferrées) et dans ses usages. Nous pensons que réorienté comme un projet modèle de mobilités à haute performance environnementale, le projet alternatif que nous proposons - une passerelle dédiée aux seuls transports collectifs, cyclistes et piétons - a davantage de chances d’aboutir à un coût et un horizon raisonnable.

L’étude de trafic déduit qu’il faut davantage d’offre pour la voiture particulière parce que la demande de mobilité en voiture particulière va croître mécaniquement du fait de l’augmentation de population et d’emplois prévus dans le secteur, et ce malgré la réalisation de projets de transports en commun. On pourrait objecter que cette croissance devrait s’opérer à mobilité constante par une politique d’urbanisation rapprochant les lieux de vie des emplois. Mais force est de constater que l’agglomération Val d’Yerres Val de Seine se définit elle-même comme essentiellement résidentielle et fière de son cadre de vie verdoyant. Les emplois se déploient donc sur la rive gauche de Seine contribuant à accentuer le déséquilibre ouest – est général à l’Île de France.

**Pour autant, si l’on veut satisfaire une demande croissante de mobilité sans étouffer nos villes et ses habitants, ce sont les transports collectifs et les modes actifs qu’il faut développer et non pas l’offre en voiture particulière.**

Pour l’accès des habitants de Val d’Yerres Val de Seine au pôle d’emploi d’Orly / Rungis, il faut accéder aux demandes des entreprises qui n’ont aucun intérêt à offrir du stationnement à leurs employés et réclament des transports collectifs à desserte fine et forte amplitude horaire (*Voir annexe 4*).

**La réalisation d’un franchissement dédié aux transports collectifs et aux modes actifs est une excellente occasion de donner un signe fort aux nord-essoniens en leur montrant qu’il est possible de se déplacer autrement qu’en voiture particulière.**

Nos associations souhaitent la poursuite de ce projet de franchissement de Seine par un processus de coconstruction dans lequel elles seraient prêtes à s'investir.

## Annexes justificatives

### 1 Tirant d'air (gabarit en hauteur) pour le passage de péniches :

Source : Voies Navigables de France *Navigation Seine - Yonne 2012 - secteur Haute Seine* ().  
*Caractéristiques de la voie navigable et des ouvrages d'art §3.3.4 pages 71 et 72.* Le tableau page 71 donne une hauteur libre aux Plus Hautes Eaux Navigables (PHEN) sous le pont SNCF d'Athis-Mons de 5,71 m et sous la passerelle du barrage d'Ablon – Vigneux de 5,80 m.

### 2 Place occupée par personne transportée en voiture particulière et en bus en circulation urbaine :

Le débit de saturation d'une voie de circulation est de 1800 véhicules particuliers par heure soit 1 véhicule toutes les deux secondes en moyenne (Sources : Cohen Simon *Ingénierie du trafic routier* - Presses de l'Ecole des Ponts – divers guides de conception du CEREMA). A la vitesse de 36 km/h, soit 10m/s, la distance entre deux véhicules successifs est de 20 m. La surface occupée est donc de 60 m<sup>2</sup> pour une voie de circulation de 3 m de large. A raison de 1,1 personne par voiture, la surface occupée par personne transportée en voiture particulière est de 55 m<sup>2</sup>.

Un bus standard compte pour deux véhicules particuliers dans la circulation urbaine (mêmes sources). Aux heures de pointe, son remplissage moyen est de l'ordre de 40 voyageurs. Par personne transportée, un bus occupe donc 3 m<sup>2</sup> (60 m<sup>2</sup> x 2 / 40pers.). Le transport par bus est donc 18 fois plus économe en infrastructures que celui par voiture particulière.

Nota : le trafic estimé pour ce projet n'est que de 15 000 véh/jour. Comme il devrait être déséquilibré (prédominance vers l'ouest le matin et vers l'est le soir) il pourrait supporter environ 1 000 véh à l'heure de pointe dans le sens le plus chargé, très en-deça du débit de saturation.

### 3 Place occupée par une voiture particulière en parking :

La surface occupée pour construire ou aménager une place des stationnement en parking est de 2,50 en largeur et de 8 m en longueur (5 m pour la place elle-même + 3m pour une allée de circulation de 6 m partagée en deux rangées de stationnement) . Soit 20 m<sup>2</sup> en moyenne par véhicule. Cette surface est d'autant plus choquante qu'elle est neutralisée une dizaine d'heures par jour pour les déplacements pendulaires.

**4 Les besoins de transport des entreprises du bassin d'Orly / Rungis :** les représentants d'Aéroport De Paris et d'ICADE (1<sup>er</sup> parc d'affaires du sud francilien) ont exprimé leurs besoins pour l'accès de leurs salariés le 21 mars 2019 lors de la « rencontre d'Orly » sur les Mobilités organisée à Massy sous l'égide des Conseil Départementaux du Val de Marne et de l'Essonne. Ils ont déploré que leurs salariés résidant en majorité dans le nord de l'Essonne viennent travailler pour 80 à 90% d'entre eux en voiture particulière. Leur offrir du stationnement gratuit leur coûte cher et neutralise du foncier qui serait plus utile pour développer leurs activités (c'est le cas de Grand Orly Seine Bièvre qui a récemment installé ses directions dans Cœur d'Orly).

Ils ont souligné que les lignes M14 et M18 du Grand Paris Express répondront aux besoins des voyageurs de l'aérien venant du nord ou de l'ouest, mais pas à ceux de la majorité de leurs salariés. Ils réclament des transports en commun à desserte fine, capables de transporter leurs salariés avec une large amplitude horaire pour s'adapter à leurs horaires très étalés.

### 5 Les voies vertes (vélos et piétons) et les enjeux du vélo au quotidien

La berge rive droite de Seine est un atout pour un tourisme vert en Val d'Yerres Val de Seine

Elle est destinée à être aménagée pour deux voies vertes qui partageront à cet endroit le même tracé : la « Scandibérique » de Trondheim en Norvège à Saint-Jacques de Compostelle en Espagne (EV 3) et « La Seine à Vélo » de la source à l'embouchure. Les deux passent par la base de loisirs régionale du Port aux Cerises de Draveil.

En rive gauche, la promenade de l'Orge voit ses dernières discontinuités se résorber depuis sa source (aux confins de l'Essonne et des Yvelines) à la gare d'Athis-Mons.

La berge rive gauche doit faire une place continue à la promenade et au cyclisme

La circulation automobile a été bien maîtrisée sur le quai dans la traversée d'Ablon : Grand Orly Seine Bièvre devrait recevoir mandat d'en faire autant dans Athis-Mons.

Val d'Yerres Val de Seine a identifié le développement du tourisme dans les actions de son projet de territoire. A cet effet, l'agglomération a organisé deux ateliers le premier a eu lieu le 7 juin 2019 et sera suivi d'un deuxième le 24 juin pour collecter les idées. L'atout des voies vertes a été souligné par de nombreux participants. Le tourisme fluvial permet déjà à quelques péniches de faire halte au port de Vigneux en étant capables d'embarquer des vélos. L'intérêt d'un franchissement de Seine à cet endroit accessible également par les RER C et D à vélo aux heures creuses est considérable.

Le vélo : la solution au quotidien pour les distances de rabattement visées par le projet

Comme le souligne le dossier et l'étude de trafic, les distances à vol d'oiseau entre le bassin de vie de la rive droite et le bassin d'emploi d'Orly/Rungis sont courtes de quelques kilomètres, distances visées par les plans vélo régionaux et départementaux. Avec le déploiement des vélos à assistance électrique, grimper le coteau d'Athis-Mons n'est plus un problème. Les cyclistes ont toutefois besoin d'itinéraires continus et sécurisés que l'on doit aménager dans la traversée du coteau d'Athis-Mons et pour accéder aux lycées Clément Ader et Saint-Charles.

### **6 La ligne de bus express 191-100**

Elle relie la gare de Yerres et le MIN de Rungis en traversant la Seine par le Pont de la 1<sup>ère</sup> Armée Française entre Draveil et Juvisy. Ce détour entre Vigneux et Athis-Mons lui coûte une quarantaine de minutes aux heures de pointe (source site internet et fiches horaires de KEOLIS). En passant sous les voies ferrées (photos ci-dessous) et en enjambant la Seine par une passerelle dédiée, elle deviendrait très concurrentielle avec les trajets en voiture particulière par les ponts voisins.



### **7 Pourquoi un franchissement réservé aux modes actifs et à une ligne de bus est plutôt une passerelle qu'un pont ?**

La charge prise en compte pour calculer des ouvrages d'art ouverts à la circulation générale prend en compte l'éventualité de convois de poids-lourds ; elle est très supérieure à celle des bus (on n'entasse pas les voyageurs comme des marchandises !). Le calcul d'une passerelle prend en compte la surcharge d'une foule (500 kg par m<sup>2</sup>). Même si deux bus s'y succédaient, on reste compatible avec une passerelle plutôt qu'un pont en terme de structure.

La mutualisation d'une seule chaussée pour faire cohabiter à la fois des bus en alternat, des cyclistes et des piétons présente un réel intérêt économique. La fréquence maximale qu'autoriserait un alternat pour les bus sur un franchissement de Seine de 100 m de long à 20 km/h (vitesse maximale en zone de rencontre) peut être estimée. Il faut 18 secondes pour parcourir 100 m à 20 km/h). On pourrait donc admettre environ 3 bus par minute et par sens avec un temps d'attente moyen de 10

secondes par bus. Avec une fréquence plus faible, la probabilité d'un bus adverse diminuerait considérablement et le temps d'attente également.