



## PROCES-VERBAL DE LA SEANCE PUBLIQUE DU 21 OCTOBRE 2019 A 19h30 SOUS LA PRESIDENCE DE MONSIEUR JEAN-JACQUES GUILLET, MAIRE

L'an deux mille dix-neuf, le vingt-et-un octobre à dix-neuf heures trente-sept minutes, le Conseil municipal, légalement convoqué le quinze octobre deux mille dix-neuf à se réunir, s'est assemblé dans la salle du Conseil de l'Hôtel de Ville, sous la présidence de Monsieur Jean-Jacques GUILLET, Maire.

Le nombre de conseillers municipaux en exercice est de 33.

M. LE MAIRE propose de désigner le plus jeune des conseillers présents, Mme FOURNIER comme secrétaire de séance. En l'absence d'autres candidats, et considérant l'accord unanime des élus de procéder à la désignation du secrétaire de séance à main levée, Mme FOURNIER procède à l'appel nominal des conseillers municipaux.

### Présents au début de la séance :

M. GUILLET, M. LIEVRE, Mme RE, M. TAMPON-LAJARRIETTE, Mme TILLY, M. PANISSAL, Mme GRANDCHAMP, M. BISSON, Mme LE VAVASSEUR, Mme BROSSOLLET, M. COTHENET, Mme MESADIEU, M. BOUNIOL, Mme KALAYJIAN, Mme PRADET, Mme DUCHASSAING-HECKEL, M. DELPRAT, Mme NICODEME-SARADJIAN, Mme FOURNIER, M. IKABANGA, M. ERNEST, M. BESANCON, M. TARDIEU.

### Absents ayant donné procuration :

M. BES, a donné procuration à Mme TILLY  
Mme VICTOR, a donné procuration à M. BOUNIOL  
M. DE VARINE BOHAN, a donné procuration à M. LIEVRE  
M. LEBAS, a donné procuration à M. PANISSAL  
M. GOSSET, a donné procuration à M. TAMPON-LAJARRIETTE  
Mme GRIVEAU, a donné procuration à M. BESANCON  
M. PETIOT, a donné procuration à M. TARDIEU  
Mme COUTEAUX, a donné procuration à M. ERNEST

### Arrivés en cours de séance :

Mme LIME BIFFE, 19h44, lors de l'examen du projet de délibération n°DEL01\_2019\_0123  
M. DE VARINE BOHAN, 19h49, lors de l'examen du projet de délibération n°DEL01\_2019\_0123  
M. GOSSET, 19h57, lors de l'examen du projet de délibération n°DEL01\_2019\_0123  
Mme VICTOR, 20h11, lors de l'examen du projet de délibération n°DEL01\_2019\_0123

### Excusée :

Mme REVELLI

Constatant que le quorum est atteint, M. LE MAIRE déclare la séance ouverte.

**AFFAIRES INSCRITES A L'ORDRE DU JOUR DE LA SEANCE**  
**(article L.2121-10 du Code général des collectivités territoriales)**

**II/ AMENAGEMENT**

Point unique / Requalification de la RD 910 - Projet d'avis du Conseil municipal

**III/ POINTS D'INFORMATION DIVERS**

**III/ DECISIONS DU MAIRE**

Compte rendu des décisions municipales prises depuis la dernière séance, en application de l'article L.2122-22 du Code général des collectivités territoriales

**EXAMEN ET VOTE DES AFFAIRES INSCRITES A L'ORDRE DU JOUR DE LA SEANCE**

**POINT UNIQUE / REQUALIFICATION DE LA RD 910**  
**AVIS DU CONSEIL MUNICIPAL**

En préambule, M. LE MAIRE revient sur la séance du Conseil municipal du 15 avril 2019 au cours de laquelle les élus devaient émettre un avis sur le projet soumis à l'enquête publique. Il rappelle qu'il avait annoncé, à la demande de certains élus, qu'un travail serait réalisé – soit dans le cadre d'un Groupe de travail, soit dans le cadre de la commission d'Aménagement – pour recueillir un avis consensuel entre les différents groupes du Conseil municipal.

Cet avis consensuel lui paraissait important pour renforcer la prise de position de la commune. Au regard de l'importance du projet de requalification de la RD 910 – attendu depuis un certain nombre d'années –, il était devenu indispensable d'examiner de façon rationnelle les points de convergence pour donner un avis cohérent et conforme à l'intérêt général de la commune.

Dans ce cadre, le Groupe de travail s'est réuni à quatre reprises : le 12 septembre, le 20 septembre, le 27 septembre et le 4 octobre. Il était composé du Maire et du premier adjoint, Hervé LIEVRE, des maires adjoints à l'aménagement, à l'espace public, au développement durable, de la conseillère municipale à la trame verte et bleue, de la conseillère départementale, des présidents des trois groupes d'opposition et du président du Conseil communal du développement durable.

Au cours de ces réunions, des points de convergence incontestables ont été retenus et M. LE MAIRE est heureux de pouvoir présenter au Conseil le projet d'avis. En effet, dès 2013, il avait demandé au Président du Conseil départemental d'envisager la requalification de la RD 910, acceptée par ce dernier.

M. LE MAIRE présente l'objet de la délibération.

En 2014, le Conseil départemental des Hauts-de-Seine a décidé d'inscrire la RD 910 dans son programme budgétaire et technique de requalification des grandes voiries départementales « pénétrantes » depuis la deuxième couronne vers Paris, ce dont la ville de Chaville s'est félicitée compte tenu de l'ancienneté à la fois technique et conceptuelle de cet ouvrage.

Le Conseil municipal tient à remercier les services départementaux, et notamment la Direction de la voirie pour la qualité du travail et des études conduites ou coordonnées. Le projet actuel soumis à enquête publique doit transformer la RD 910 en « boulevard urbain » adapté aux attentes et aux pratiques des usagers, aujourd'hui et pour les décennies qui viennent.

Pour rappel ce travail a été conduit jusque-là en deux étapes majeures :

- 2014-2016 : 1<sup>ères</sup> études de faisabilité en vue de l'organisation, au printemps 2016 d'une « concertation » avec le public (23 mai au 23 juin) sur les grandes orientations possibles du projet ;
  - 2016-2019 : approfondissement des études, et mise au point d'un projet, compte tenu des résultats de la concertation et dans le cadre de groupes de travail spécifiques (commerçants, cyclistes, RATP et Stif, Pompiers...).
- L'enquête publique qui se déroule actuellement conclut cette deuxième étape.

Depuis le début de ces travaux d'étude et de préparation, les enjeux et problématiques touchant à l'environnement ont pris, au niveau planétaire, une dimension de premier plan (COP 21-décembre 2015). Dans les zones urbaines denses, la prise en compte de ces problématiques se traduit en particulier par des politiques publiques en faveur de l'amélioration de la qualité de l'air et de façon générale, par des mesures permettant d'anticiper les effets du changement climatique. Par ailleurs, on a vu apparaître, ces toutes dernières années, et foisonner très rapidement, de nouveaux modes et de nouvelles pratiques de mobilité dont l'intégration dans nos réflexions est indispensable.

C'est pourquoi, dans le cadre de l'enquête publique en cours, réalisée en application des articles L.123-1 à L.123-18 du Code de l'environnement à la demande du maître d'ouvrage – le Conseil départemental des Hauts-de-Seine – la ville de Chaville souhaite apporter les observations et contributions suivantes. Cet avis, soumis au Conseil municipal, sera remis au Commissaire enquêteur dans le cadre de l'enquête publique.

#### 1./ Sur le parti général de partage de l'espace viaire (de façade à façade)

- La Ville comprend le parti général retenu d'une seule voie de circulation dans chaque sens (montant/descendant) pour tous les véhicules à moteur, avec arrêt des bus en ligne régulière (RATP) sur la chaussée. Toutes les simulations confirment que cette solution n'accroît pas globalement les durées de trajet à flux égal de circulation (suppression des « effets entonnoir ») et favorise la vitesse de déplacement des autobus. Elle anticipe en outre la tendance, à Paris comme en première couronne, à une diminution progressive du trafic en véhicule automobile individualisé.
- Les secteurs du centre-ville et de l'Atrium doivent bénéficier d'un revêtement de voies spécifiques pour que ces deux pôles soient réellement identifiés sur l'ensemble du linéaire de voirie communale (effet visuel « plateau traversant »).
- L'espace viaire ainsi libéré permet d'être remis à disposition des circulations douces avec la création de véritables pistes cyclables et de trottoirs élargis et protégés pour les piétons et les familles.
- Concernant les pistes cyclables :  
Le projet prévoit la création d'une piste unidirectionnelle dans chaque sens (côté pair montant et côté impair descendant) – de 1,50 m de large chacune, en enrobé de couleur distinctive et délimitées par des bordures granit – entre le trottoir principal et le « passe-pied » portant l'alignement d'arbres et l'éclairage public.

Cette proposition présente un réel progrès par rapport à la situation existante. Néanmoins, la Ville, considérant la progression très rapide constatée de la circulation et des déplacements à vélo ou VAE – qui est une tendance lourde et durable – et les risques de conflit d'usage qui pourraient exister entre les piétons et les cyclistes en piste cyclable « sur le trottoir », préconise l'étude alternative d'une véritable « voie cyclable », à double sens, idéalement en position centrale de la chaussée, entre la voie automobile montante et celle descendante. Cette solution, plus souple pour les vélos, garantirait en outre une totale sécurisation des trottoirs au bénéfice des piétons et des familles.

En cas de difficulté particulière sur certains segments, cette « voie cyclable » pourrait ponctuellement se déporter sur un des côtés de la chaussée, comme cela est par exemple prévu à Sèvres, entre le collège et le gymnase des Cent-Gardes.

## 2./ Concernant le stationnement

En général : le choix d'un rééquilibrage de l'espace viaire entre les différents usages et utilisateurs et la recherche d'un projet de grande qualité environnementale (voir infra) conduisent inévitablement à une diminution significative du nombre de places de stationnement en voirie proposées aux automobilistes le long de l'avenue Salengro.

L'enquête de stationnement réalisée en 2017 confirme que, surtout dans la « section 3 » de l'étude (rue de la Passerelle/limite de Sèvres) l'occupation des emplacements est très largement le fait de stationnements longue durée, réglementaires (abonnement) mais « anormaux » en ville (78 % des usagers stationnent au même emplacement pour une durée supérieure à 4 heures). Cette situation est évidemment due à l'insuffisance de parkings résidentiels en sous-sol sous les immeubles dans ce secteur.

En revanche dans les sections 1 et 2 de l'étude (entre la rue des Marais, en limite de Viroflay, jusqu'à la rue de la Passerelle) la perte de stationnements publics (en surface) a été à peu près compensée par la création du Parc public souterrain du centre-ville.

La Ville considère qu'il faut faire face à cette situation par une politique volontariste de création d'une offre complémentaire de stationnements résidentiels en sous-sol, avec le concours notamment de GPSO (une étude de faisabilité est par exemple engagée concernant la requalification à cette fin du parking du Doisu, propriété de Hauts-de-Seine Habitat).

Il est par ailleurs observé que la régénération urbaine le long de l'avenue, avec le remplacement d'immeubles de logements parfois très anciens par des immeubles neufs soumis aux contraintes réglementaires du PLU en matière de stationnement va également dans le sens du développement du parc de stationnements résidentiels en sous-sol.

Toute cette évolution va dans le sens de la transformation en profondeur des modes de déplacements et de stationnement urbains qui conduit désormais à consacrer en priorité les emplacements en surface au stationnement de courte durée (2h maximum) afin d'inciter à la rotation des véhicules, favorable au commerce et aux activités économiques en général.

### Concernant les emplacements de stationnement spécifiques :

Dans la phase ultime de mise au point du projet, la Ville, avec GPSO, souhaite pouvoir être étroitement associée à la définition précise de la localisation des emplacements de stationnement spécifiques : PMR, livraison, places 15 minutes, accroches-vélos. Ainsi par exemple, dans les plans présentés, aucun emplacement PMR ne semble prévu entre le carrefour du Pavé des Gardes et celui du Puits-sans-Vin.

Par ailleurs, il apparaît désormais indispensable de prévoir et de matérialiser des emplacements de stationnement pour les deux roues motorisés immatriculés (motos, scooters) aujourd'hui absents du projet.

## 3./ Concernant les aspects environnementaux du projet : trame verte, bleue et brune

### Problématique des arbres.

Le projet prévoit l'abattage sur Chaville de tous les arbres d'alignement existants (225) remplacés par 345 nouveaux sujets d'une hauteur minimale de 3,5 mètres à la plantation et implantés à 6,60 mètres minimum des façades. Une deuxième ligne de plantation est parfois prévue, sur trottoir ou contre-allée, dans certains secteurs où la largeur viaire permet de l'envisager.

Le Conseil départemental justifie cette approche à la fois par le caractère très hétérogène et discontinu des plantations d'alignement actuelles, par l'implantation trop proche des sujets par rapport aux façades et par les exigences techniques de la mise en œuvre du projet (élargissement des trottoirs, pistes cyclables, réseaux...).

Sur ce sujet, la Ville demande que la réflexion soit reprise afin d'éviter un abattage systématique, peu compréhensible par la population et qui semble contraire aux préoccupations relatives à l'adaptation au changement climatique (ombre et effet climatiseur par évapotranspiration des grands sujets anciens existants).

Il est demandé par la Ville de Chaville que tout soit mis en œuvre pour maintenir en particulier l'alignement majestueux de platanes qui débute au Puits-sans-Vin et se poursuit de façon continue à Viroflay, le long de l'avenue du Général Leclerc, jusqu'au centre-ville.

La Ville souhaite également que soit considéré le cas des arbres remarquables isolés, comme par exemple les deux cèdres situés au niveau du 463 avenue Roger Salengro.

#### La trame verte, bleue et brune.

Au moment où la France fait l'objet de remarques de la part des autorités de l'Union Européenne sur le manque d'ambition et de caractère opérationnel du Plan pour la qualité de l'air en Ile-de-France, co-piloté par l'État et les collectivités territoriales, le projet présenté pour la RD 910 apparaît très minimaliste dans son volet environnemental.

- La trame verte et brune pourrait être grandement améliorée en fonction des choix de matériaux et des procédés mis en œuvre pour le traitement des revêtements. La Ville demande que la réflexion soit approfondie dans ce sens, afin d'améliorer la perméabilité des sols et la biodiversité, par exemple : pavés enherbés pour les « trottoirs passe-pieds », traitement des emplacements de stationnement au maximum en pavés disjoints (en particulier dans les contre-allées).

Dans cette optique, la Ville souhaite que la surface de végétalisation au sol soit augmentée, afin de contribuer à l'adaptation au changement climatique. Par exemple, les bandes enherbées, les surfaces de végétalisation entre les arbres, les pieds d'arbres, seraient autant d'espaces de verdure qui ont habituellement un triple intérêt : un caractère esthétique et paysager, un rôle dans l'infiltration des eaux pluviales, enfin des effets sur la température et l'hygrométrie ambiantes en faveur d'un confort accru pour les piétons et les usages de la voirie. Par endroits, il est aussi possible d'envisager des bandes vertes continues au sol, englobant les pieds d'arbres (ce qui contribue à leur bonne santé dans cet univers urbain contraint), dans des espaces non dédiés à la circulation ou au stationnement.

La trame bleue apparaît la grande oubliée du projet. Pour la Ville, la création de noues supplémentaires et d'îlots de fraîcheur nombreux apparaît indispensable.

Il faut par ailleurs travailler à une valorisation et une utilisation des eaux claires existantes en favorisant leur émergence. La Ville souhaite que le Département prenne en compte les études et projets développés avec GPSO, pour la valorisation de ces eaux. Par exemple, la mise en valeur de la source, située au niveau de la rue du même nom, qui pourrait être ré-ouverte et mise à ciel ouvert, son eau cheminant le long de l'avenue, côté pair, dans un petit fossé enherbé, jusqu'à Sèvres.

Enfin, la Ville souhaite que des réservoirs enterrés de rétention des eaux de ruissellement puissent être prévus le long de l'avenue, aux fins de réguler et de permettre éventuellement, à terme, une réutilisation de celles-ci, préservant ainsi l'avenir.

Les membres de la commission municipale « Aménagement », élargie aux membres du Groupe de travail sur la RD 910, ont examiné l'objet de la présente délibération le 11 octobre 2019.

M. LE MAIRE précise que l'avis sera également transmis aux services du Conseil départemental.

MME LIME-BIFFE tient tout d'abord à remercier le Maire d'avoir mis en place une commission ayant réuni l'ensemble des groupes – majorité et opposition confondues – composant le Conseil municipal de Chaville, ainsi que le Conseil communal de développement durable (CC2D). Début septembre, il a expliqué son ambition de revoir le projet de RD 910 et fait part de son souhait que ce projet soit revu en comité élargi, le résultat étant la délibération présentée ce jour.

MME LIME-BIFFE indique qu'elle votera en faveur de cette délibération, tout en regrettant que le projet ait pris autant de temps. En effet, le sujet a été posé sur la table en 2014. Le Conseil départemental avait fortuitement annoncé avant mars 2014 que l'avenue Roger Salengro (RD 910) ferait l'objet d'une réhabilitation. Un premier projet a été présenté par les services, puis plus rien de 2015 à 2019, jusqu'au projet actuel. Elle convient que beaucoup d'études devaient être menées, mais le dossier était quasiment le même.

Aujourd'hui, par le biais de son vote favorable, elle soutient la démarche de M. LE MAIRE auprès du Conseil départemental, tout en émettant des doutes sur la capacité de ce dernier à se mettre au niveau de la modernité prévue par le projet : pourra-t-il véritablement prendre en compte les demandes de la Ville et suivre ? Pourra-t-il les prendre en compte dans un délai inférieur à 10 ans ? Au regard du temps pris pour les études, MME LIME-BIFFE n'ose imaginer le délai qui sera nécessaire pour la mise en œuvre. Or, la RD 910 est une « autoroute urbaine », il est urgent et même souhaitable que quasiment tout soit terminé d'ici 3-4 ans. Certains quartiers de Chaville, notamment au niveau du commerce, pourront ainsi être redynamisés et de nouveaux pôles, autres que le centre-ville, pourront être créés (bas-Chaville et limite entre Viroflay et Chaville).

MME LIME-BIFFE souhaite bon courage au Maire et espère pouvoir également compter sur le soutien résolu et fort de la conseillère départementale. Si le Département n'entend pas, il faudra taper fort et ne pas hésiter à manifester, défiler, faire entendre la voix de la Commune. Elle serait d'ailleurs ravie de se joindre à ce mouvement et se dit déterminée.

M. LE MAIRE remercie MME LIME-BIFFE pour le début de son intervention. Concernant le poids que la Ville peut avoir auprès du Conseil départemental, il ne faut pas céder au pessimisme : certes, les modifications proposées sont importantes, mais ne sont pas difficiles à réaliser. Il faut s'attendre à un retard de 3 à 6 mois par rapport au calendrier défini par le Conseil départemental. Cela dit, la Ville n'est pas à 6 mois près pour une requalification dont les effets perdureront pendant 30, 40 à 50 ans ; c'est l'avenir de Chaville. Cet avenir a commencé à être mis en place avec le centre-ville, l'Atrium, tout cela est cohérent, raison pour laquelle il souhaitait impérativement que cette requalification soit engagée.

S'agissant de la longueur des études, M. LE MAIRE a lu les diverses tribunes du groupe « Chaville pour Vous » faisant état d'un projet « enterré ». Il tient à affirmer que ce n'est pas le cas. Les études ont été sérieuses et longues et ne seront pas mises à la poubelle sous prétexte de la modification du projet. Elles existent et restent valables. Il ne pense pas que cela retarde beaucoup.

Les modifications demandées par le Groupe de travail auquel MME LIME-BIFFE a participé sont sérieuses et acceptables par le Département. Entre la réunion publique du 8 octobre à Chaville et la réunion publique du 15 octobre à Sèvres, le discours des ingénieurs du Département a évolué sur la proposition de voie cyclable centrale et c'est particulièrement intéressant. Ils sont bien plus ouverts sur les sujets abordés ce jour par les élus qu'ils ne l'étaient le 8 octobre, encore que dès le 8 octobre, ils écoutaient. Ils ne sont pas muets, mais ne sont pas sourds non plus. Il ne faut pas croire qu'ils ne sont pas de bon sens. Ils cherchent à bien faire. Les études réalisées au cours de ces cinq ans dernières années et la concertation depuis 2016 – qui n'a jamais cessé entre 2016 et 2018 – ont permis d'aboutir au projet actuel, qui n'est pas finalisé – c'est incontestable – et le Département en est parfaitement conscient.

M. LE MAIRE se dit moins pessimiste que MME LIME-BIFFE, mais peut-être est-ce sa nature d'être optimiste. Pourtant, en général, on dit que les pessimistes sont de droite et les optimistes de gauche.

MME LIME-BIFFE précise faire son travail d'opposition.

En conclusion, M. LE MAIRE indique être convaincu d'arriver à faire passer toutes ces idées qui, répète-t-il, restent simples à réaliser.

M. ERNEST indique que son groupe, « Agir Ensemble », et le groupe présidé par Monique COUTEAUX, « Chaville à Gauche », voteront pour le projet avec conviction ; c'est particulièrement vrai pour son groupe qui avait voté contre avec la même conviction le 15 avril, puisque ce projet n'était pas acceptable en l'état. Mettre en place ce Groupe de travail a été une très bonne chose : il a été extrêmement constructif et positif. Faire venir un tiers, le Président du Conseil communal de développement durable, est une bonne pratique. Ce Groupe a permis d'aller au fond des sujets, de faire participer d'autres acteurs avec des points de vue différents et d'enrichir la démarche. Cette pratique doit être, selon lui, développée à l'avenir.

M. ERNEST rappelle que le but de la délibération est de pousser l'avis au Commissaire enquêteur. Il souligne que M. LE MAIRE a indiqué, hors délibération, que cet avis serait également transmis au Département, ce que ce dernier confirme. M. ERNEST y compte, car le rôle du Maire est de défendre et de porter les intérêts des Chavillois, quels qu'ils soient, et donc de « monter au créneau », y compris avec la conseillère départementale. D'après lui, si le Maire « monte au créneau », il obtiendra ce résultat pour les Chavillois. Il ne faut pas se laisser intimider par le Département : même si le choix lui appartient, ce dernier est également au service des collectivités locales. En « mettant le paquet », le Maire a toutes les chances d'obtenir la totalité de ce qu'il demande et c'est ce que les Chavillois regarderont.

M. LE MAIRE assure M. ERNEST de sa détermination et explique n'avoir aucun complexe vis-à-vis du Département. Il revient sur les propos positifs de M. ERNEST quant à la mise en place du Groupe de travail. Sur des sujets d'intérêt gigantesque, il estime que la pratique est effectivement positive et qu'elle se doit d'être développée. Il indique avoir toujours été prêt à la développer, car elle permet d'éviter des anathèmes inutiles.

M. TAMPON-LAJARRIETTE rejoint les propos des deux élus de l'opposition. Selon lui, l'exercice a été d'une très grande qualité et plutôt exemplaire. Pour avoir eu l'honneur et le privilège de tenir le secrétariat de cette commission, la sérénité permet, selon lui, d'aller au fond des choses. Le produit qui sera transmis à la fois au Commissaire enquêteur et au Président du Conseil départemental a la vertu d'être très exigeant, mais réaliste et faisable.

Concernant les études, les milliers de pages donnent aujourd'hui à la Ville et aux services techniques du Département une connaissance suffisante du sursol, du sol et du sous-sol de l'avenue pour voir ce qui est adaptable et modifiable relativement rapidement, sans avoir à tout reprendre à zéro.

Par exemple, l'idée de la piste cyclable unidirectionnelle dans chaque sens paraissait à peu près logique à tout le monde au démarrage des études, il y a 8 ou 9 ans. Les modes de déplacements urbains évoluant extrêmement rapidement, il est difficile d'anticiper ce qui se passera dans 10 ans. Il faut toutefois rester dans l'actualité, et l'idée de la double voie cyclable est, aujourd'hui partagée par tout le monde, intellectuellement au moins, pas simplement sur la RD 910, même s'il reste à voir la faisabilité technique.

M. TAMPON-LAJARRIETTE se félicite, comme tous, de la qualité du travail réalisé en commun, dans le sérieux, dans un véritable dialogue constructif et même agréable. Comme Catherine LIME-BIFFE, il estime qu'il faudra défendre pied à pied ce document. Il fait confiance au Maire et à tous les élus pour manifester devant le Conseil départemental si besoin.

L'idée qu'opposition et majorité manifestent ensemble amuse M. TARDIEU.

MME TILLY se dit très heureuse, en tant que conseillère départementale, de porter ce beau projet, qui a mobilisé plus qu'elle ne l'imaginait avec de belles et riches rencontres. La société étant en pleine mutation et le côté écologique et environnemental étant primordial, il était très intéressant de pouvoir échanger avec le Conseil départemental. Elle assure les élus de son rôle auprès des services du Département. Dès 2014-2016, des groupes ont été montés au sein du Conseil départemental, dans les bureaux de la voirie ; il est tout à fait possible de les réorganiser pour montrer l'intérêt de la Ville et remonter ses questionnements.

Concernant la question de la modernité évoquée par Catherine LIME-BIFFE, MME TILLY estime qu'il suffit de regarder de très belles réalisations du Département, notamment les voies sur berges remarquablement bien adaptées aux attentes des piétons et des vélos.

À son sens, le Groupe de travail est un très bel exercice de démocratie participative, permettant d'échanger en toute sérénité. Les trois ou quatre mois n'ont pas été perdus, mais ont permis de bien travailler au fond tous les sujets.

Elle en profite pour remercier Marie-Odile GRANDCHAMP pour sa participation au montage de tous ces projets.

MME TILLY répète qu'elle sera, en tant que conseillère départementale, avec les élus municipaux pour faire entendre ces avis auprès du Département sur ces différents points qui ne sont pas révolutionnaires ou impossibles à réaliser. Elle n'a aucun doute, le Département, et notamment M. CARON, a très bien entendu les messages. Ces messages sont en général entendus dans toutes les requalifications, à Clamart ou sur d'autres villes, ils ne sont pas nouveaux en soi, ils sont essentiels et elle les portera.

M. TARDIEU note que ce texte est exceptionnel par sa teneur, car dans ce Conseil municipal, il n'y a jamais eu de texte qu'il a eu envie de voter et d'applaudir des deux mains. Il s'en réjouit.

Toutefois, il relève un petit manque, car il est question des trames vertes, bleue et brune mais pas de la trame noire : l'éclairage. Il rappelle qu'un tiers des vertébrés et deux tiers des invertébrés vivent la nuit. Certes, sa remarque arrive après la concertation – s'il y était allé, il aurait pu en parler –, mais il suggère d'adopter un vœu, un peu plus tard, pour travailler sur la baisse de l'exposition à la lumière en Ile-de-France mais spécialement sur Chaville. Cela lui semble important, notamment au regard de la présence importante de la faune à Chaville.

M. TARDIEU exprime un deuxième vœu : que la demande soit faite dès maintenant d'une piste cyclable sur le pont de Sèvres, sans attendre 2025, 2026 ou 2027. Des pistes cyclables arriveront prochainement. Il est aujourd'hui possible de se rendre au pont de Sèvres à vélo, mais les cyclistes roulent sur les trottoirs, ce qui est rendu très compliqué lorsqu'on emprunte le petit chemin qui monte, ou roulent sur la route, ce qui est très dangereux, voire infaisable. Obtenir une piste cyclable dès maintenant serait bénéfique pour ceux pratiquant le vélotaf et les mobilités douces et permettrait une meilleure cohabitation sur ce pont de Sèvres.

M. LE MAIRE s'engage à prendre en considération ces remarques. Il ajoute que le point de la trame noire et de l'éclairage public pourra être abordé avec le maître d'œuvre et étudié sérieusement. Il n'y a pas de problème de réalisation, des choix doivent être faits.

M. TAMPON-LAJARRIETTE précise concernant la trame noire que ce n'est pas problématique, car il ne s'agit pas d'un problème d'infrastructure mais d'une question de pilotage par ordinateur. Il juge la remarque pertinente.

M. TARDIEU ajoute que c'est la raison pour laquelle ce sujet était moins urgent.

M. TAMPON-LAJARRIETTE ajoute qu'a été étudiée en commission, sur proposition du Président du CC2D, la question de la fluidité de la régulation du trafic par des systèmes pilotés par ordinateur (SITER). En effet, quand le Département requalifie des voiries, il étend systématiquement le réseau de régulation des feux géré par le système SITER, qui est très performant. Toutefois, cela relève de la superstructure et, aujourd'hui, il faut commencer par refaire la voirie elle-même.

MME TILLY profite de l'occasion pour informer les élus qu'une visite sera organisée dans les bureaux de SITER, à laquelle ils seront conviés, à Nanterre, fin novembre ou début décembre. Cette visite sera intéressante pour comprendre la gestion des flux en temps réel.

Ce projet du Conseil départemental a été validé lors des délibérations, 55 M€ sont inscrits pour ce projet de la RD 910 et le Président Patrick DEVEDJIAN a toujours dit que ce projet aurait lieu – il est désormais acté – dès lors que les villes de Sèvres et de Chaville auraient fait tout ce travail de gravitation, de centre-ville, etc.

Elle rappelle que cette requalification est attendue depuis plus de 25 ans et souligne l'état des trottoirs, qu'elle estime honteux, notamment pour les personnes âgées, handicapées ou les familles qui doivent circuler avec des poussettes, voire des poussettes doubles. Il est grand temps que cette requalification ait lieu. Elle la poussera et espère la voir de ses propres yeux une fois réalisée. Elle se fera toutefois étape par étape, sur plusieurs années, et sera compliquée à gérer. Elle indique qu'au niveau du Département, cette gestion est bien faite pour qu'il y ait le moins d'encombres possible, même s'il y en aura.

M. BESANÇON juge ce Conseil municipal extraordinaire, pour plusieurs motifs.

Premièrement, l'objet soumis est volumineux, compliqué, cher, 55 M€. Ce n'est pas tous les jours que le Conseil a à se prononcer sur ce type d'objet.

Deuxièmement, il fait le constat que lorsque la décision est prise de lancer une démarche participative de concertation, les choses se passent bien et, de part et d'autre, l'adoption des idées se fait assez naturellement, dès lors qu'elles sont rationnelles, pragmatiques et apportent de la valeur aux habitants, ce qui est assez extraordinaire.

Troisièmement, il y a un revirement politique, ce qui n'existe pas tous les jours. En effet, la délibération du 15 avril était rédigée ainsi : « *Le Conseil municipal émet un avis favorable au projet, compte tenu de son impact positif et qualitatif sur le cadre de vie des populations des deux communes de Chaville et Sèvres* », elle ne comptait qu'une page, et aujourd'hui, le Conseil doit se prononcer sur une délibération qui en compte quatre, même si M. BESANÇON estime qu'elle pourrait en compter huit, revenant sur l'aspect de trame noire évoqué précédemment par M. TARDIEU.

Pour lui, les élus de la majorité ne sont pas en phase avec l'époque actuelle. La concertation qui a eu lieu de 2016 à 2019 aurait dû accoucher de cette proposition. Un certain nombre d'associations et de professionnels ont d'ailleurs alerté sur le fait qu'il n'était pas possible de dérouler ainsi. Pour autant, la mécanique technico-politico-administrative a livré ce projet de 500 pages en avril adopté par le Conseil. M. BESANÇON pense qu'en toute cohérence, la délibération du 15 avril devrait être retirée pour que le Conseil adopte en toute sérénité la délibération proposée ce jour. En effet, le Préfet verra deux délibérations, l'une pour, l'autre « faut voir ». C'est probablement un point de détail administratif, mais il en a touché deux mots au Commissaire enquêteur pour lui demander quelle délibération il comptait prendre dans son avis entre celle du 15 avril et celle du 21 octobre.

Élément qu'il juge plus frappant dans cette affaire, même si les élus finissent dans une superbe concorde, le projet est difficile à manœuvrer. Il rentre typiquement dans le cadre des projets un peu du vieux monde, où on veut faire sur plusieurs kilomètres une rénovation complète pour 50 M€, en prenant tout en compte. Finalement, deux canicules plus loin apparaissent des problèmes environnementaux – qui étaient connus – et de nouvelles mobilités absolument pas anticipées. Et pour cause, on ne peut pas être omniscient sur tout à tout instant. On s'aperçoit que diriger, *driver*, mettre en œuvre des projets « cathédrale » n'est pas du tout en phase avec l'agilité et le monde qui est en rupture aujourd'hui, où l'on doit conduire des projets de plus petite dimension, plus agiles, plus flexibles, qui répondent à des attentes et des urgences immédiates. Sur Chaville, l'urgence est de pouvoir traiter, en plateau probablement, la traversée entre l'Hôtel de Ville et le centre-ville, de traiter en urgence, et cela a été programmé sur l'OAP Atrium, la liaison entre les deux places, de garder cette flexibilité.

De toute façon, un phasage est prévu, mais s'il y avait eu dès le départ ce lotissement, il n'y aurait pas eu cette mobilisation contre les abattages massifs d'arbres. La majorité prône souvent le travail dans la dentelle en termes d'urbanisme en indiquant que dans le PLU, il faut travailler zone par zone ; là, c'est exactement l'inverse, ce qui pose question. Il est certain qu'il faut avoir une vision structurante, en particulier pour les circulations, en l'occurrence pour les deux-roues, mais M. BESANÇON estime que même sur ce sujet, la majorité est passée à côté.

L'histoire finit bien, tant mieux, même si elle n'a pas superbement commencé.

M. LE MAIRE rappelle à M. BESANÇON que lors du Conseil municipal du 15 avril, il avait bien indiqué, et cela figure au procès-verbal, qu'il s'agissait de faire en sorte de répondre au Préfet – car il ne faut pas oublier que ce dernier lance l'enquête publique – que le Conseil municipal acceptait que l'enquête

publique soit lancée. Il avait également indiqué que l'enquête publique déterminerait les avis de la Commune mais également les avis de tous ceux qui s'exprimeraient, à commencer par les associations. Il n'y a donc pas de contradiction entre la délibération du 15 avril et celle d'aujourd'hui.

Il ne juge pas pertinent d'engager des éléments de polémique dans cette affaire très importante pour la Ville. L'objectif poursuivi entre majorité et opposition est le même objectif depuis 2013, 2014, 2015. Il reconnaît que c'est long mais, à chaque fois, une concertation permet d'avancer un peu plus et d'avoir une meilleure visibilité sur les choses.

Le travail du Conseil départemental a d'abord porté sur la structure même de la voie. Un certain nombre de choses ont pu lui échapper, dans une certaine mesure, malgré la concertation de 2016, où certains problèmes avaient été abordés, mais de façon beaucoup plus sibylline. Ensuite, la Ville a continué à suivre le travail réalisé par le Conseil départemental, ce n'était pas suffisant. La Ville a accepté, par définition, que l'enquête publique soit rapidement lancée au regard de la situation, même si c'est pour du long terme. L'enquête publique permet justement de faire des propositions définitives, même si M. LE MAIRE n'est pas certain que ces propositions soient définitives. Il est tout à fait possible que des aménagements doivent être réalisés d'ici un à trois ans. La notion de définitif en la matière n'est pas du tout évidente.

Il juge l'avancée certaine et tient à dire à M. BESANÇON que l'esprit de dialogue qui a prévalu correspond à ce qu'il faut faire pour l'avenir.

M. TAMPON-LAJARRIETTE note que Catherine LIME-BIFFE a commencé son propos en évoquant le temps long, mais sur des infrastructures aussi importantes, il est nécessaire de conjuguer du temps long pour fournir aux élus des études extrêmement compliquées et la volonté d'aller vite. Les phases, la concertation, l'enquête publique ne sont pas inventées pour faire plaisir à quiconque, c'est simplement la loi et l'application du Code de l'urbanisme. Parfois, il serait possible d'aller plus vite, **mais ce qu'a imaginé le législateur dans le temps n'est pas totalement sot ; la concertation avait pour objet de faire ressortir des idées très générales sur un avant-projet très général. À l'issue de cette concertation, la phase devient beaucoup plus opérationnelle, car elle s'appuie sur des études techniques.**

Quant à l'échelle, il s'agit d'un vrai débat. M. TAMPON-LAJARRIETTE sait M. BESANÇON très favorable à la Métropole du Grand Paris ; il a, quant à lui, toujours été plus réservé sur ce maillon. C'est le problème de la combinaison de la gestion des infrastructures à l'échelle d'une métropole et de la gestion des équipements à l'échelle des lieux de vie. Chacun a son mandat et doit avoir sa place là-dedans. Le Département a sa place et sa compétence quand il traite des liaisons départementales, des grandes pénétrantes ou des circulaires qui irriguent le Département et le relie aux territoires voisins, la deuxième couronne de Paris ; il appartient à la Ville d'apporter, ce qu'elle fait, des propositions d'infrastructures plus locales. Finalement, tout cela s'imbrique et chacun y trouve sa compétence, et si tout va bien, s'écoute, aboutissant à un résultat satisfaisant.

MME GRANDCHAMP tient également à souligner la notion de temps. En 2014, tant à l'échelon local qu'à l'échelon départemental, la prise de conscience du dérèglement climatique, de l'érosion de la biodiversité, était bien moindre ; le projet du Département est en accord avec ce qui existait en 2014. En 2019, cette prise de conscience est désormais quasi universelle, les consciences ont évolué, permettant à la Ville d'élaborer cet avis, et à l'échelle départementale, une évolution s'est faite un peu de la même façon. Le Conseil départemental est relativement ouvert à ces nouvelles approches et techniques. MME GRANDCHAMP est modérément confiante, elle estime qu'il y a une réelle convergence sur des sujets désormais majeurs, soulevés à la fois par le GIEC et l'IPBES, qui sont une réalité à prendre en compte pour les générations futures.

MME LIME-BIFFE revient sur la question du temps que le Département prend et rappelle que son groupe portait le projet tel qu'il est aujourd'hui depuis 2014. Son groupe n'a pas inventé ce projet, il l'a porté après avoir entendu un certain nombre d'associations s'exprimer sur la volonté d'avoir des pistes cyclables, une végétalisation beaucoup plus importante, à la fois sur les trottoirs, mais aussi sur les façades, ce qui a été pris en compte sur l'Atrium notamment, dont tout le monde regrette que ce soit une place beaucoup trop minérale.

Aujourd'hui, elle est ravie du projet et a salué la démarche dans sa première intervention, elle répète que son groupe la votera. Toutefois, quand elle dit que les élus de son groupe seront vigilants sur la mise en œuvre effective du Département et dans les délais qu'il s'est engagé à tenir, elle fait son travail d'opposition, non pas idiote, sectaire ou dogmatique, puisque les élus ont indiqué dans leurs différentes interventions que le projet présenté serait voté à l'unanimité et ont salué la démarche de la majorité, mais une opposition qui essaie toujours d'avoir plus. L'objectif de MME LIME-BIFFE est donc de toujours avoir plus, aujourd'hui auprès du Département, sachant que, par ailleurs, elle connaît un certain nombre de dossiers que le Département a menés au niveau des réhabilitations et que le Département du 92 est le Département le plus en retard sur le Plan vélo régional. En effet, en 2013 ou 2014, un plan vélo a été voté, il n'a été réalisé qu'à 18 % en termes d'infrastructures, le Département est très en retard, d'autant que ces 18 % sont des pistes cyclables, comme à Bois-Colombes, dangereuses, pas continues, souvent sur les trottoirs, qui mettent en danger les piétons ; c'est tout de même *a minima*.

Sur les berges de Seine, la RD 7, qu'elle utilise quotidiennement, en tant que piéton et en tant que cycliste, le projet, d'un point de vue biodiversité, est absolument remarquable. Peu d'endroits en France ont été traités de la sorte, avec une telle biodiversité, c'est joli, cela suit les saisons, c'est remarquable. Toutefois, une deux fois deux voies avec des voitures qui roulent à 80 kilomètres/heure et des piétons obligés de se serrer pour faire de la place aux pistes cyclables qui sont sur les trottoirs n'est pas une réussite ; la priorité n'est pas donnée aux piétons ou aux cyclistes mais clairement aux voitures. Elle rappelle que les voitures représentent 15 % de l'usage dans la Ville et 50 % de l'utilisation de l'espace public sur Paris et proche banlieue, mais les chiffres sont sensiblement les mêmes pour Chaville, 20-22 % de l'usage dans la ville et 50 % d'utilisation de l'espace public.

Le projet proposé vise à mieux partager l'espace public entre les différents usages et à prévoir les usages de demain, mais MME LIME-BIFFE considère que le Département, aujourd'hui, ne lui a pas encore montré qu'il avait su mettre en œuvre un projet de ce type, d'où son inquiétude.

Elle assure le Maire que les élus de son groupe seront à ses côtés pour défendre ce projet auprès du Département.

M. LE MAIRE confirme que le but est d'essayer de faire la route départementale la plus exemplaire possible. Concernant la RD 7, il rappelle que pour les véhicules, il existe une limitation de vitesse à 50 kilomètres/heure. Un véhicule qui roule à 80 kilomètres/heure risque une contravention, mais c'est un détail.

MME LIME-BIFFE soulève la différence entre la théorie et la vraie vie.

Lorsque M. TAMPON-LAJARRIETTE signale la présence de radars pour que cette limitation de vitesse soit respectée, MME LIME-BIFFE objecte qu'il n'y en a qu'un.

M. LE MAIRE précise que les études sur la RD 7 ont commencé en 1985-1986 et que les préoccupations étaient alors différentes. Pour le projet de la RD 910, les choses sont allées bien plus vite, notamment parce que les problèmes de foncier sont moins complexes que sur la RD 7. Sur la RD 7, il y avait de nombreux problèmes de foncier, avec beaucoup d'expropriations à faire, de nombreux réaménagements fonciers.

Effectivement, en termes de biodiversité, de très belles choses ont été réalisées, mais il ne faut pas oublier que la RD 7 est en bords de Seine. Or, la Direction de la voirie n'est pas compétente. L'opération Bords de Seine était une opération spécifique, il faut en tenir compte. Toutefois, l'idée est d'essayer de faire la même chose.

M. LE MAIRE demande si d'autres membres du Conseil municipal souhaitent intervenir. La délibération est adoptée.

A l'unanimité, le Conseil municipal (vote n°1 – délibération n°DEL01\_2019\_0123) :

- *Approuve l'avis ci-dessus exposé à destination du Commissaire enquêteur, Monsieur François HUET, nommé dans le cadre de l'enquête publique environnementale préalable à la déclaration d'utilité publique, conjointe à l'enquête parcellaire, concernant le projet de requalification de la RD 910 sur les communes de Chaville, Sèvres et Saint-Cloud.*

<b>COMPTE RENDU DES DECISIONS MUNICIPALES</b> <b>(article L.2122-23 du Code général des collectivités territoriales)</b>
---

La liste ci-dessous des décisions municipales intervenues entre les séances du Conseil municipal du 7 octobre 2019 et du 21 octobre 2019 prises en application de l'article L.2122-22 du Code général des collectivités territoriales a été communiquée par écrit aux membres du Conseil municipal.

*Le numéro de décision n°DM01\_2019\_0077 n'a pas encore été attribué.*

*Les décisions n°DM01\_2019\_0078 à DM01\_2019\_0079 ont été présentées lors du Conseil municipal du 7 octobre 2019*

**1/ Décision n°DM01\_2019\_0080 du 30 septembre 2019**

**Convention d'occupation d'un local communal sis 22, rue de la Fontaine Henri IV**

Passation d'une nouvelle convention d'occupation d'un local communal situé 22, rue de la Fontaine Henri IV, au profit de la Maison d'Assistantes Maternelles « A PETITS PAS », la précédente convention étant arrivée à échéance. L'occupation de ce local est consentie à compter du 1<sup>er</sup> octobre 2019, pour une durée de trois ans, soit jusqu'au 30 septembre 2022, moyennant le versement d'une redevance mensuelle d'occupation.

Redevance mensuelle d'occupation : **484,30 €**

**2/ Décision n°DM01\_2019\_0081 du 7 octobre 2019**

**Convention de mise à disposition de badges d'accès au parking situé 1, rue de la Bataille de Stalingrad**

Passation d'une convention de mise à disposition d'un badge piéton et d'un badge véhicule pour l'accès au parking situé 1, rue de la Bataille de Stalingrad, au profit d'une infirmière scolaire. Cette mise à disposition est consentie à compter du 7 octobre 2019, moyennant le versement d'un dépôt de garantie.

Dépôt de garantie pour la remise des badges d'accès piéton et véhicule : **80 €**

**3/ Décision n°DM01\_2019\_0082 du 9 octobre 2019**

**Convention d'occupation d'un emplacement de stationnement dans le parking situé 1, rue de la Bataille de Stalingrad**

Passation d'une convention d'occupation, à titre précaire et révocable, d'un emplacement de stationnement situé dans le parking sis 1, rue de la Bataille de Stalingrad, au profit d'un particulier ayant demandé la possibilité de continuer à bénéficier de l'emplacement qui lui avait été attribué, dans le cadre du projet AKERYS, dans l'attente de la livraison de sa place de parking prévue le 14 octobre 2019. Cette occupation est consentie à compter du 14 octobre 2019, pour une durée d'un an, renouvelable tacitement par période d'un an, sans pouvoir excéder au total trois ans, soit jusqu'au 13 octobre 2022, moyennant le paiement d'un loyer mensuel.

Loyer mensuel d'occupation : **60 €**

L'ordre du jour étant épuisé, M. LE MAIRE clôt la séance à 20h40.



Jean-Jacques GUILLET  
Maire de Chaville

Récépissé de dépôt en Préfecture de la délibération : le 23 octobre 2019

Publication par affichage du compte-rendu de la séance : le 23 octobre 2019





