



Modernisation du pont  
Draveil/Juvisy-sur-Orge



Travaux de **RENFORCEMENT** et d'**AMÉNAGEMENT**  
au profit des **MODES ACTIFS** du **PONT** de la Première  
Armée Française

Bilan de la concertation publique  
du 14 novembre au 16 décembre 2022

# SOMMAIRE

<b>1. Présentation synthétique du projet</b> .....	<b>4</b>
1.1. Pourquoi ce projet ? .....	4
1.2. Le projet d'aménagement .....	4
1.3. Les grandes étapes du projet.....	6
1.4. Analyse comparative des scénarios soumis à la concertation publique .....	6
<b>2. La concertation publique</b> .....	<b>7</b>
2.1. Le cadre réglementaire.....	7
2.2. Les choix soumis à la concertation .....	7
2.3. Le dispositif d'information.....	7
2.4. Le dispositif d'expression .....	11
2.5. Présence digitale et relais numériques .....	12
<b>3. Le bilan quantitatif : participation et thèmes abordés</b> .....	<b>14</b>
3.1. La participation du public .....	14
3.2. Expressions par thèmes.....	14
3.3. Résultats du questionnaire « Votre vision de la circulation sur le pont de la Première Armée Française » 16	
3.4. Résultats du questionnaire « L'aménagement paysager du pont de la Première Armée Française » .....	18
<b>4. Synthèse qualitative des observations recueillies</b> .....	<b>19</b>
4.1. Synthèse des contributions du public.....	19
4.2. Les contributions des associations et des personnes publiques .....	24
<b>5. Les suites à donner</b> .....	<b>28</b>

# Préambule

Le Département de l'Essonne, gestionnaire du Pont de la Première Armée Française, a décidé d'engager un projet de modernisation du pont de franchissement de la RD931 entre Draveil et Juvisy-sur-Orge au profit des modes actifs.

Soucieux d'informer le public et de permettre l'expression de tous sur ce projet d'envergure, le Département a mis en place un important dispositif de concertation qui s'est tenue du 14 novembre au 16 décembre 2022.

Le Département de l'Essonne a établi le présent document pour garder trace des observations émises au cours de ce temps fort d'échange avec le public. Il a aussi vocation à indiquer quelles suites seront données par le porteur de projet à cette démarche.

# 1. Présentation synthétique du projet

## 1.1. Pourquoi ce projet ?

Le franchissement de la RD931 entre Draveil et Juvisy-sur-Orge, aussi appelé Pont de la Première Armée Française, est un axe majeur de liaison Est-Ouest entre les deux rives de la Seine. Il supporte un trafic routier important aux heures de pointe, et accueille une part croissante de cyclistes et piétons. Il comporte notamment deux trottoirs peu confortables et non accessibles aux personnes à mobilité réduite, et ne dispose d'aucun aménagement en faveur des cyclistes et des bus.

### ▪ **Le renforcement du pont**

Construit en béton précontraint, le Pont de la Première Armée Française nécessite une campagne de réparation car il présente des faiblesses structurelles devant être traitées à moyen terme. Le renforcement coûte à lui seul près de 6 M€.

### ▪ **Raccorder le pont aux aménagements cyclables et le rendre accessible aux personnes à mobilité réduite**

Le projet de modernisation du pont viendra compléter les aménagements en faveur des vélos réalisés par l'Établissement public territorial (EPT) Grand Orly Seine Bièvre côté Juvisy-sur-Orge, et se raccorder aux aménagements cyclables existants sur l'Île de Loisirs du Port aux Cerises côté Draveil.

## 1.2. Le projet d'aménagement

Dans un contexte d'évolution nécessaire du réseau routier départemental pour l'adapter aux besoins de mobilité active des Essonnais, le Département de l'Essonne souhaite tirer profit des travaux de renforcement structurel du pont pour offrir, plus de place aux modes doux. En effet, le franchissement de la Seine sur le pont de la RD931 est identifié comme un point dur vélo du Plan de Déplacement Urbain d'Île-de-France, et répertorié dans la liste des 100 coupures régionales à traiter prioritairement.

Le Département de l'Essonne a donc initié des études visant à élaborer une solution permettant de :

- Renforcer la structure du pont, sans ajouter de fondations dans la Seine.
- Mettre en accessibilité le pont pour les personnes à mobilité réduite.
- Créer un aménagement en faveur des vélos.
- Maintenir 2 voies de circulation dédiées au sens le plus chargé pour absorber le trafic.
- Rénover les espaces publics et l'éclairage du pont.

L'analyse des études a permis de présenter deux scénarios d'aménagement en faveur des modes actifs sur le Pont de la Première Armée Française, avec ou sans élargissement du pont. Ces deux scénarios ont fait l'objet de la concertation publique qui s'est tenue du 14 novembre au 16 décembre 2022.

Le Département de l'Essonne est le maître d'ouvrage du projet. La Région Île-de-France et l'État soutiennent financièrement cette opération au titre du plan vélo et du plan de relance sur les mobilités actives.



### 1.3. Les grandes étapes du projet



### 1.4. Analyse comparative des scénarios soumis à la concertation publique

CRITÈRES		SCENARIOS		
		FIL DE L'EAU	ÉLARGISSEMENT DU PONT	2+1 DYNAMIQUE
		Renforcement sans aménagement pour les modes actifs	Base	Base
Circulation motorisée		Nombre de voies maintenu, pas d'accroissement des bouchons	Nombre de voies maintenu, conditions de circulations identiques à aujourd'hui	Maintien de 2 voies de circulation pour le sens le plus chargé ; conditions de circulation identiques à aujourd'hui (en référence aux études de trafic et aux résultats du test de circulation réalisé en sept-oct 2022).
Circulation cyclable	Largeur offerte	Pas d'aménagement cyclable explicité	Piste cyclable de 1,7 m par sens	Piste bi-directionnelle de 2,5 m (au sud du pont)
	Discontinuités d'itinéraires (traversées de chaussées...)	Absence de continuité aux abords, espaces réservés (voies de circulation dédiées) à l'ADUC	2 traversées de chaussées pour 1 sens	2 traversées de chaussée pour 2 sens
	Jonctions au RER «Élo et Scandibérique	Absence de continuité	Jonctions différentes selon le sens côté Juvilly-sur-Orge (surcoût, espace consommé, moindre lisibilité) et passage sous le pont à Draveil pour un sens	Jonction unique à Draveil comme à Juvilly-sur-Orge
	Risque de piétons	Éloignement des trottoirs par certains cyclistes	Risque de présence ponctuelle de piétons sur la piste vélo	Risque de présence ponctuelle de piétons sur la piste vélo
Circulation piétonne	Largeur offerte	1,20 au 1,27 m selon le sens (différents aux interventions de nuit 7-60 m)	2 m par côté	2,5 m de trottoir sur un sens côté
	Ruptures d'itinéraire	Aucune	Aucune	Léger allongement de parcours pour les piétons habitués à utiliser le trottoir sud (représentant moins d'un tiers des trajets)
	Personnes à Mobilité Réduite	Aucun itinéraire PMR (personnes âgées 70 au 100 ans) selon le côté du trajet	Itinéraire PMR au nord (trottoir accueillant les deux bords des déplacements)	Itinéraire PMR au nord (trottoir accueillant les deux bords des déplacements)
Impact environnemental		Aucun	Augmentation des surfaces imperméables liées à l'élargissement du pont et aux travaux d'aménagement des abords	Augmentation plus maîtrisée des surfaces imperméables : pas d'élargissement du pont et imperméabilisation des abords moins importante
Intégration paysagère		Aspect industriel	Travail architectural sur les mâts d'éclairage, les garde-corps du pont et les espaces publics des abords	Travail architectural sur les mâts d'éclairage, les garde-corps du pont et les espaces publics des abords
Durée des travaux avec gêne à la circulation automobile		Quelques mois de travaux (<6 mois), dont plusieurs semaines (>6 semaines) avec gêne forte aux usagers	Plus d'un an de travaux, dont plusieurs mois (6 mois) avec gêne forte aux usagers	Plus d'un an de travaux, dont quelques mois (<6 mois) avec gêne forte aux usagers
Montant des travaux TTC		6 à 6 M€	12,7 M€	10,8 M€
		FAVORABLE	NEUTRE ou MOYEN	DÉFAVORABLE

# 2. La concertation publique

## 2.1. Le cadre réglementaire

La concertation publique, régie par l'article R103-1 et suivants du Code de l'Urbanisme, s'est déroulée du 14 novembre 2022 au 16 décembre 2022. Elle s'étendait sur le périmètre des communes de Juvisy-sur-Orge et Draveil, ainsi que les communes limitrophes de Vigneux-sur-Seine, Montgeron, Soisy-sur-Seine, Viry-Châtillon, Savigny-sur-Orge, Athis-Mons et Etolles.

Son objectif était de confirmer le choix des partis d'aménagement afin de poursuivre les études techniques et les procédures réglementaires.

En tant que maître d'ouvrage de l'opération, le Département de l'Essonne a piloté cette concertation. Elle a permis aux usagers et riverains du Pont de la Première Armée Française de mesurer les enjeux de cette opération et de prendre connaissance des propositions faites par le maître d'ouvrage.

## 2.2. Les choix soumis à la concertation

- Elargissement du pont existant par encorbellement ou nouvelle répartition des largeurs disponibles.
- Piste cyclable uni ou bidirectionnelle (des propositions complémentaires sur la répartition de l'usage des voies dédiées aux modes doux sont envisageables).
- Choix des garde-corps et de l'habillage des murs de soutènement.

## 2.3. Le dispositif d'information

- Le dossier de concertation

Il présente de manière synthétique les motivations et les principaux enjeux du projet. Il décrit les scénarios envisagés et leur analyse comparative. Enfin, il détaille les objectifs et modalités de la concertation, ainsi que les suites à donner à celle-ci. Il est disponible dans les 9 mairies (Juvisy-sur-Orge, Draveil, Vigneux-sur-Seine, Montgeron, Soisy-sur-Seine, Viry-Châtillon, Savigny-sur-Orge, Athis-Mons et Etolles) et sur le site internet du projet.



- Le flyer d'information

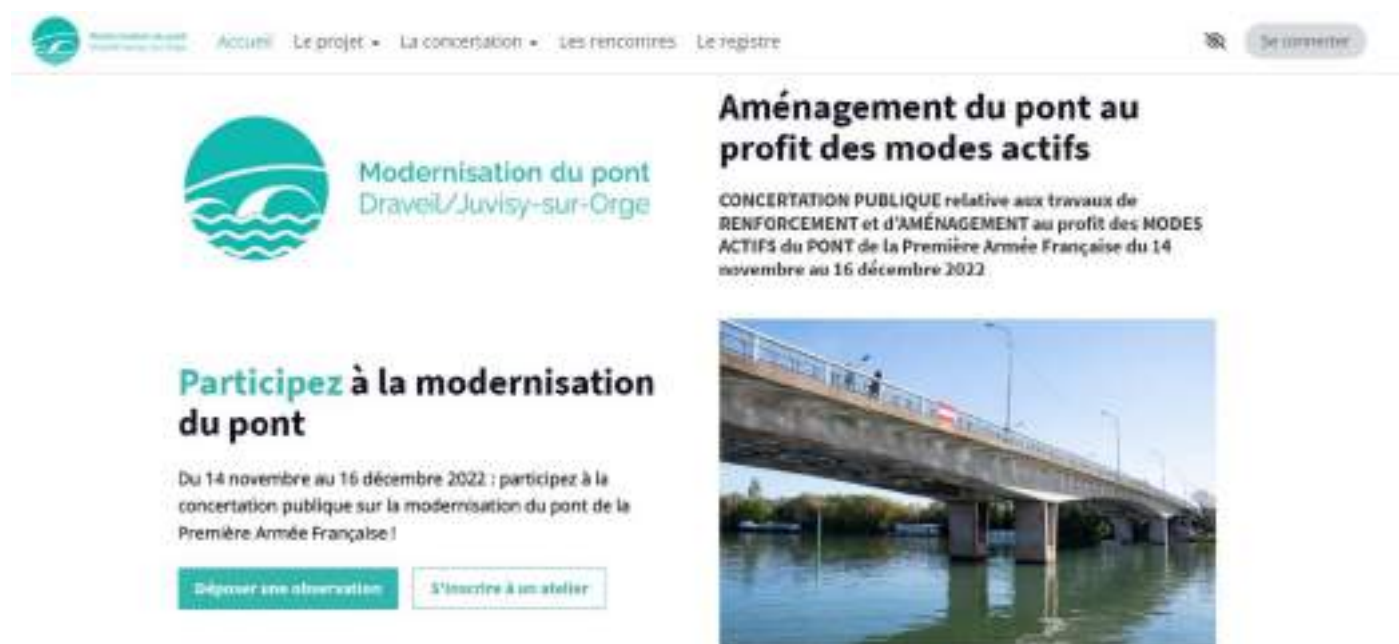
Au format A5, il présente de manière synthétique le projet et informe des modalités de la concertation. Il a été diffusé dans les boîtes aux lettres des communes de Juvisy-sur-Orge et Draveil et remis aux personnes rencontrées lors des stands d'information mobiles.



- Le site internet dédié au projet : [pontpremierearmee.essonne.fr](http://pontpremierearmee.essonne.fr)

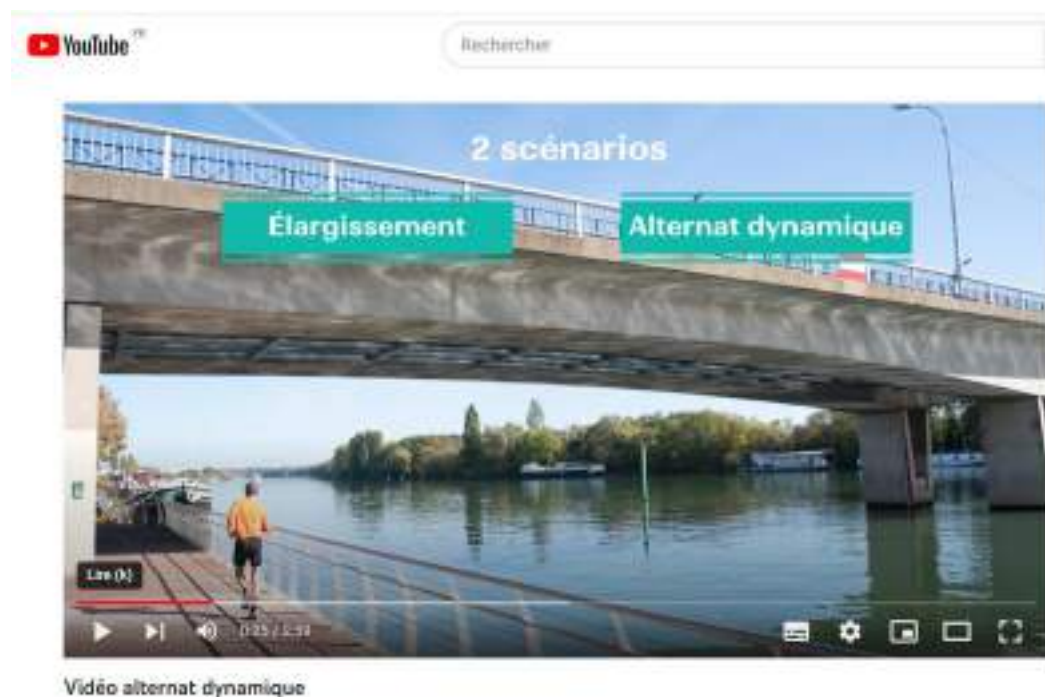
Il présente l'ensemble du projet, les scénarios soumis à la concertation et les modalités de celle-ci. Il permet de s'inscrire aux ateliers et balades urbaines proposés. Il met à disposition du public un registre d'expression ainsi que deux questionnaires relatifs à la mobilité sur le pont et son aménagement paysager.

Il offre en téléchargement le dossier de concertation, les panneaux d'exposition, le rapport intermédiaire du CEREMA, les données trafic de mai 2022.





Le site internet permet de visionner une vidéo de 3 minutes présentant le projet de modernisation du pont, et expliquant plus précisément le dispositif d'exploitation du pont en 2+1 voie dynamique. Cette vidéo a également été projetée pendant les ateliers et la réunion publique.



- Une exposition

Constituée de 4 panneaux d'information pour mieux comprendre le projet, elle a été disposée dans les 9 mairies (Juvisy-sur-Orge, Draveil, Vigneux-sur-Seine, Montgeron, Soisy-sur-Seine, Viry-Châtillon, Savigny-sur-Orge, Athis-Mons et Etolles), en complément du dossier de concertation.



- Une affiche

Informant de la concertation, elle a été relayée sur les parkings de la gare RER de Juvisy-sur-Orge, de la gare routière côté Seine, de la base de loisirs côté Draveil et aux entrées du pont.



Affichage à la gare de Juvisy-sur-Orge



- Le dispositif de rencontre avec le public

> 5 séquences d'information mobile

- 2 à la gare de Juvisy-sur-Orge : le 15 novembre et le 30 novembre de 17h à 19h
- 2 au marché de Draveil : le 17 novembre et le 4 décembre matin
- 1 au Port aux Cerises à Draveil : le 26 novembre après-midi

> 9 permanences en mairie

Le matin

- 15 novembre à Montgeron
- 1er décembre à Viry-Châtillon (*reporté l'après-midi*)
- 7 décembre à Vigneux-sur-Seine  
Exposition dans le hall du centre Georges Brassens, 1 rue du Maréchal Leclerc.
- 8 décembre à Soisy-sur-Seine

L'après-midi

- 17 novembre à Draveil
- 24 novembre à Savigny-sur-Orge
- 1er décembre à Viry-Châtillon de 14h à 17h
- 1er décembre à Juvisy-sur-Orge  
Exposition à l'espace Marianne, 25 Grande rue.
- 7 décembre à Athis-Mons
- 8 décembre à Etiolles  
Exposition dans le hall d'accueil de la Maison des Associations, 3 Chemin de la Guillorie.  
Permanence à l'Hôtel de ville, dans la salle du Conseil.





> **2 balades urbaines** : sur le pont le 30 novembre à 14h30, et le 3 décembre à 10h.

> **2 réunions d'information lors des comités de quartier de Juvisy-sur-Orge à 19h30**

- 23 novembre : Comité de quartier Centre dans la salle Pidoux de la Maduère, 64 Grande Rue
- 24 novembre : Comité de quartier Seine à l'école Tomi Ungerer, 4 allée Jean Fourest

> **2 webinaires à destination des collaborateurs des entreprises du pôle Orly-Rungis** de 12h30 à 13h30, le 18 novembre et le 13 décembre.

> **1 réunion publique** : le 6 décembre à 19h30, salle du Mille Club de Savigny-sur-Orge, 207 avenue Robert Leuthreau - 91600 Savigny-sur-Orge.

> **Des ateliers à Draveil** : le 17 novembre à 19h dans les locaux de l'agglomération Val d'Yerres Val de Seine, avenue Henri Barbusse et le 30 novembre à 19h à la salle verte de la Maison des Associations, Place Saint-Rémy à Draveil.



## 2.4. Le dispositif d'expression

- Un registre papier installé à côté de chacune des expositions en mairie.
- Un registre numérique accessible sur le site internet dédié du projet : **[pontpremierearmee.essonne.fr](http://pontpremierearmee.essonne.fr)**
- Par courriel à l'adresse suivante : [courrier@cd-essonne.fr](mailto:courrier@cd-essonne.fr)
- Par courrier postal à l'adresse suivante : Monsieur le Président - Département de l'Essonne - DGAAE-DIV-SGPI - 12 Boulevard de France - 91012 Evry-Courcouronnes cedex

## 2.5. Présence digitale et relais numériques

Le Département de l'Essonne a relayé le dispositif de concertation sur son site internet et ses réseaux sociaux, et notamment sur son compte Facebook :



La commune de Draveil a informé de la concertation sur son site internet :



La commune de Juvisy-sur-Orge a également informé de la concertation sur son site internet :



The screenshot shows the website for Juvisy-sur-Orge. At the top, there is a navigation menu with the following items: "VOTRE VILLE", "SERVICES & REPOS PRATIQUES", "DÉMOCRATIE LOCALE", "AGENDA", and "CONTACT". The main heading is "ACTUALITÉS". Below this, there is a section titled "Concertation - Franchissement de la Seine en liaisons douces". To the left of the text is a photograph of a concrete bridge over a river. To the right of the photograph is a button that says "Lecture simplifiée". The text of the article reads: "Suite à la phase d'expérimentation Ville d'été entreprise sur le Pont de la Première Armée Française pour étudier les aménagements possibles qui permettraient de faire cohabiter les différents modes de circulation, le Département de l'Essonne a initié une phase de concertation. Facilitée par la ville, cette concertation se tient du 14 novembre au 14 décembre." Below the text is a bulleted list: "• Une exposition à l'Espace Melanne présente actuellement les différents scénarii possibles aux habitants et usagers du pont" and "• Un [voyageur](#) est également dédié à cette concertation, par lequel il vous est possible de consulter les scénarii et de déposer des observations."

# 3. Le bilan quantitatif : participation et thèmes abordés

L'analyse quantitative proposée ci-dessous se base sur les contributions formulées au cours de la période de concertation publique, 14 novembre au 16 décembre 2022.

## 3.1. La participation du public

Les actions d'information mise en œuvre par le Département de l'Essonne, durant la période de concertation se traduisent en termes de participation par :

- Plus de 600 personnes abordées à l'occasion des cinq séquences infomobiles
- 24 participants rencontrés au cours des neuf permanences organisées dans les mairies
- 13 participants lors des deux balades urbaines
- Près de 160 personnes présentes aux deux réunions d'information les 23 et 24 novembre 2022
- 23 participants à la réunion publique du 6 décembre 2022
- 484 contributions déposées sur le registre numérique
- 157 réponses apportées au questionnaire concernant l'aménagement paysager du pont
- 509 réponses apportées au questionnaire concernant la circulation sur le pont
- 46 contributions déposées sur l'ensemble des registres d'expression physiques mis à disposition du public dans les mairies
- 1 contribution par courriel
- 9 participants aux ateliers

## 3.2. Expressions par thèmes

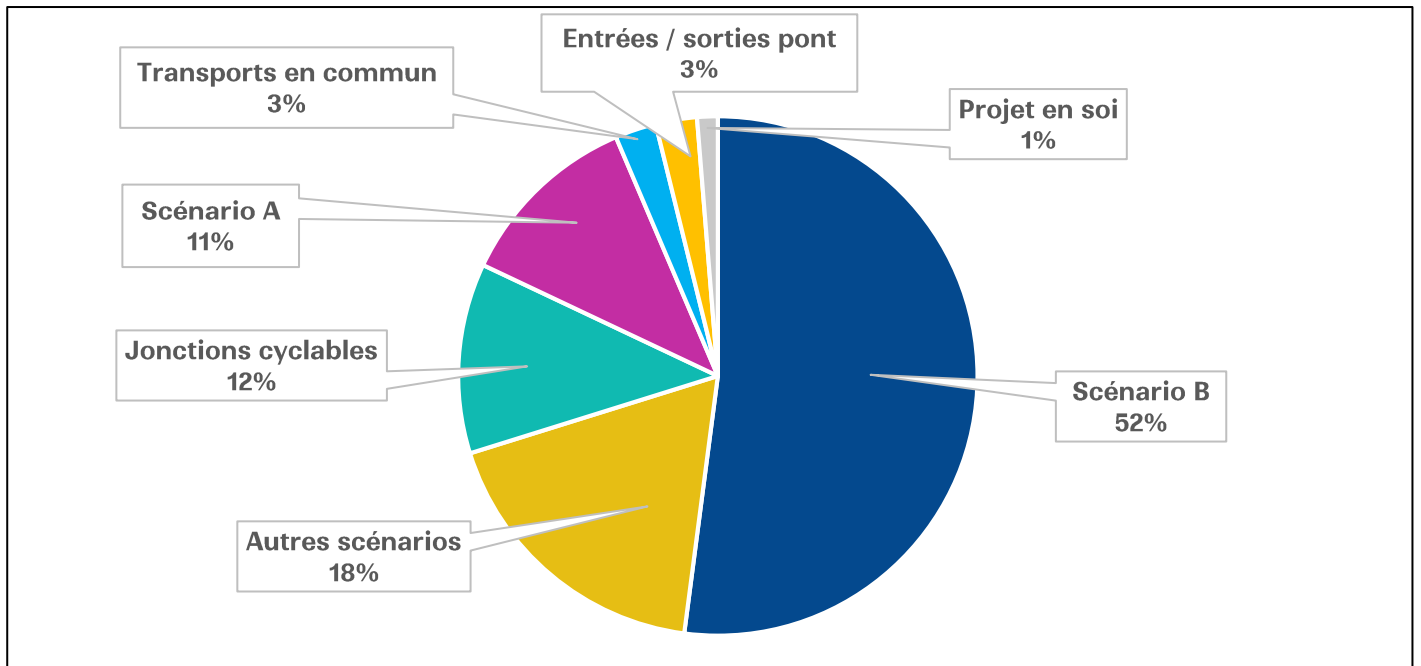
7 thématiques principales ont été abordées, sur les principaux moyens d'expression que représentent le registre numérique et les registres d'expression au format papier. Elles sont répertoriées ci-après par ordre décroissant du nombre d'expressions :

- Scénario B : élargissement du pont par encorbellement = 365 expressions
- Autres scénarios = 127 expressions
- Améliorer les jonctions cyclables = 83 expressions
- Scénario A : 2+1 sans élargissement = 81 expressions
- Intégrer et favoriser les transports en commun pour limiter l'usage de la voiture = 18 expressions
- Améliorer les entrées et sorties de pont = 18 expressions
- Le projet en soi = 9 expressions

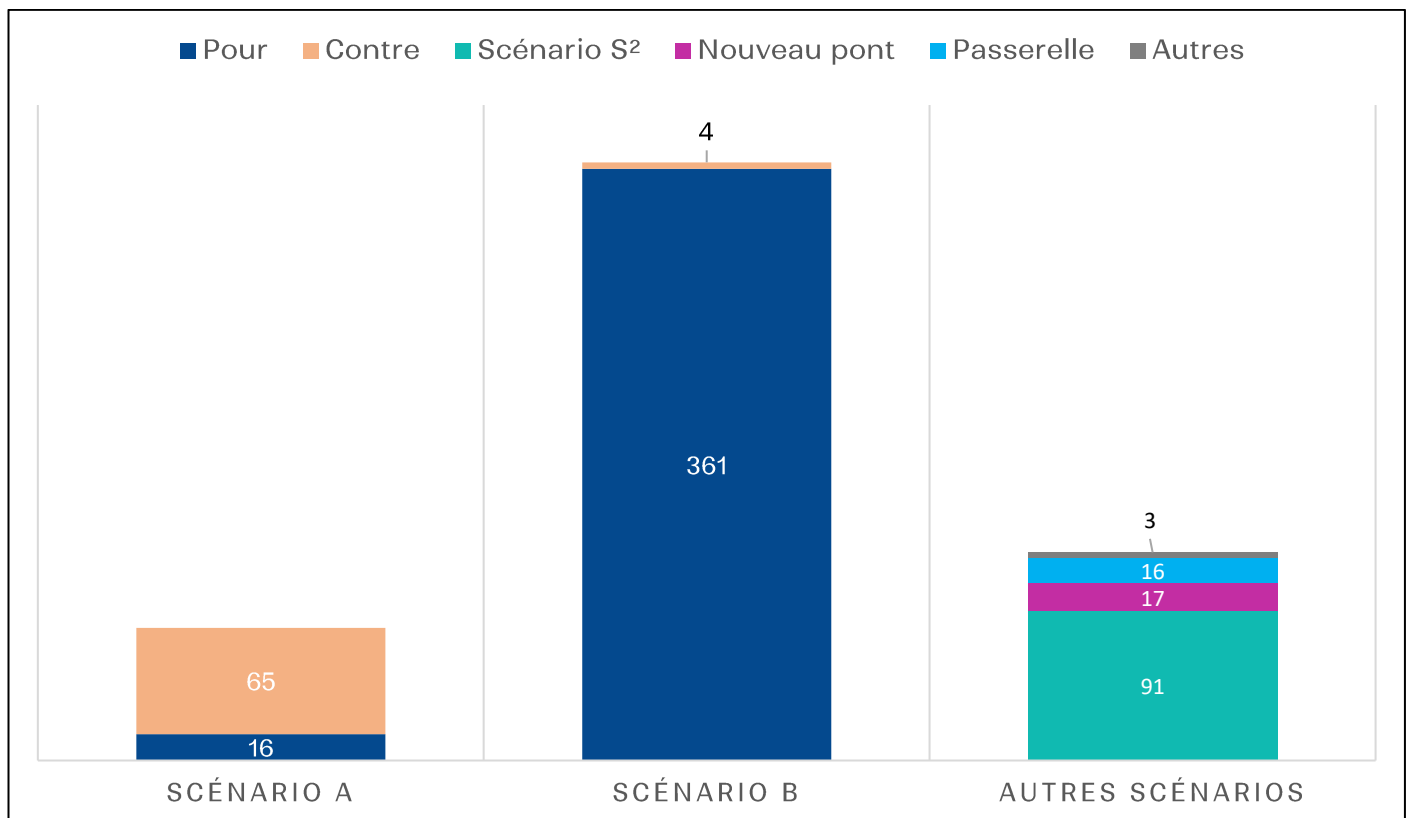
**Total : 701 expressions**

*NB : un même contributeur a pu s'exprimer plusieurs fois, sur plusieurs thèmes différents et à travers différents moyens d'expression.*

## Répartition des expressions par principales thématiques

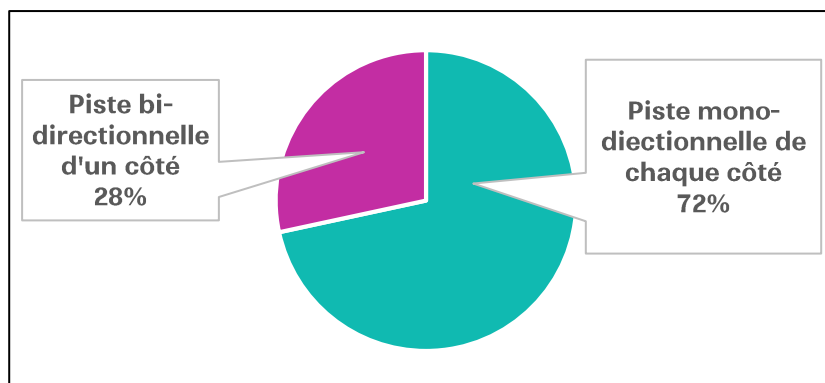


## Répartition des avis par scénario et autres propositions

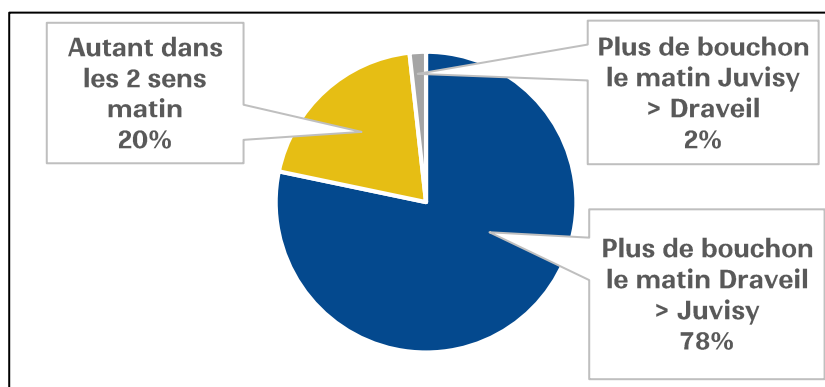


### 3.3. Résultats du questionnaire « Votre vision de la circulation sur le pont de la Première Armée Française »

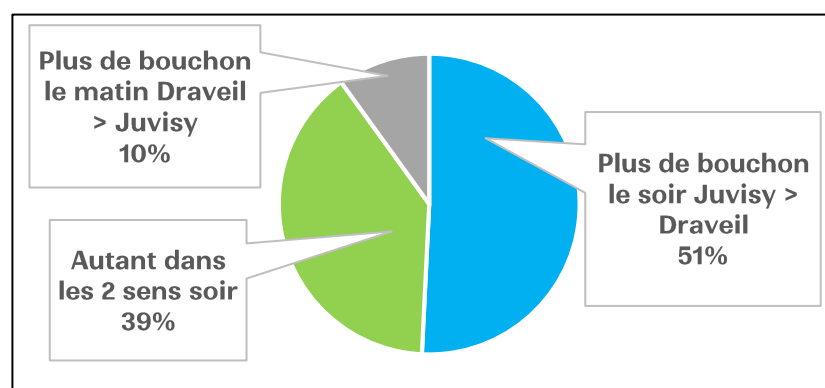
# 1 Concernant la circulation des vélos, dites-nous quel est votre choix entre les aménagements suivants :



# 2 Concernant la circulation des voitures, pensez-vous qu'il y ait actuellement le matin :

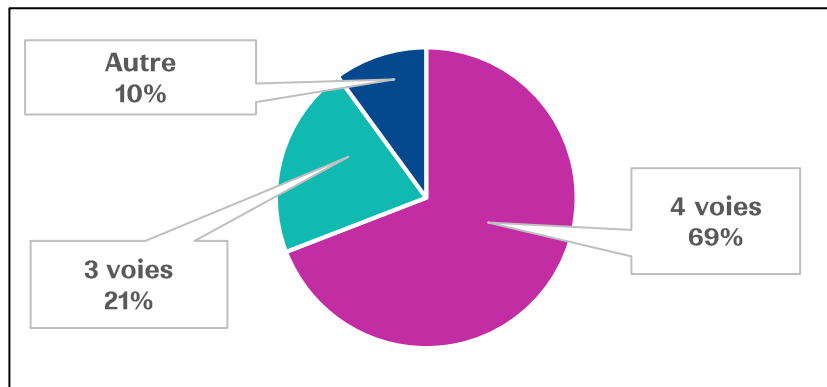


# 3 Concernant la circulation des voitures, pensez-vous qu'il y ait actuellement le soir :

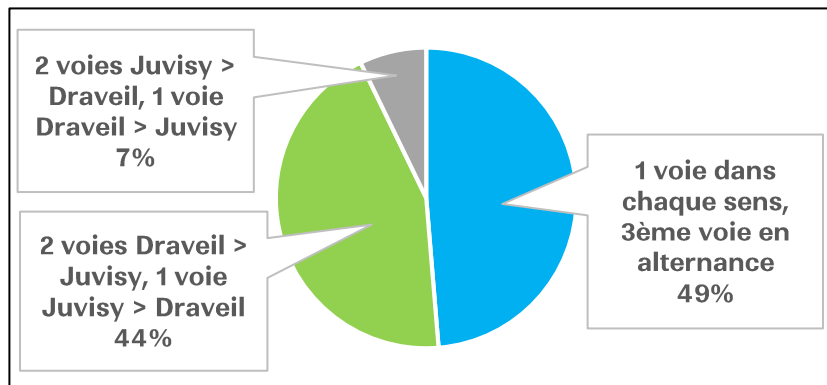




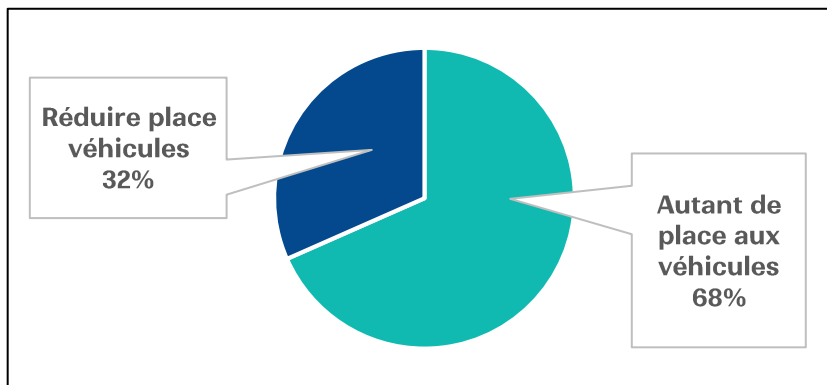
# 4 Concernant la circulation automobile, dites-nous comment vous imaginez son évolution :



# 5 Dans le cas d'une réduction de la circulation à 3 voies :

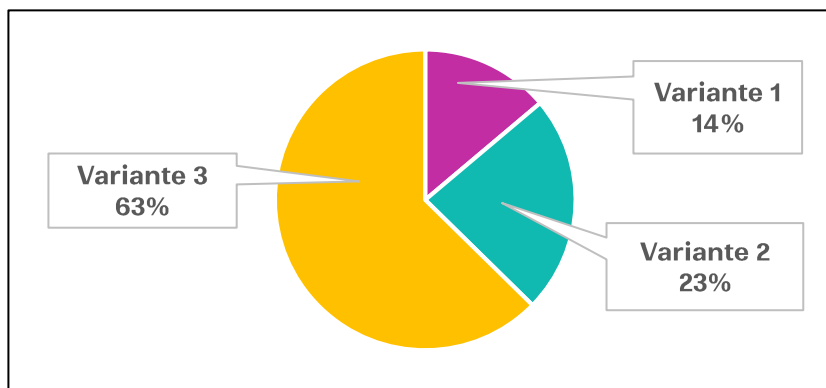


# 6 Globalement, pensez-vous qu'il faut que ce réaménagement du pont :

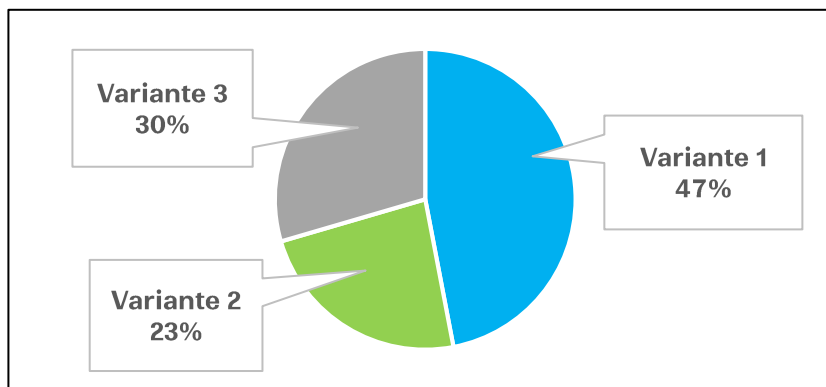


### 3.4. Résultats du questionnaire « L'aménagement paysager du pont de la Première Armée Française »

# 1 Quels aménagements préférez-vous pour les murs de soutènement ?



# 2 Quels types de garde-corps préférez-vous ?



## 4. Synthèse qualitative des observations recueillies

Les avis et questions recueillis à l'issue de la concertation ont tous été analysés, et font l'objet d'une synthèse par thématique. Les thèmes traités par quantité décroissante de contributions sont :

- Scénario B : élargissement du pont par encorbellement
- Autres scénarios
- Améliorer les jonctions cyclables
- Scénario A : 2+1 sans élargissement
- Intégrer et favoriser les transports en commun pour limiter l'usage de la voiture
- Améliorer les entrées et sorties de pont
- Le projet en soi

Au sein de chaque thème, les sous-thèmes ont également été triés par quantité décroissante de contributions.

### 4.1. Synthèse des contributions du public

#### > Scénario B : élargissement du pont par encorbellement

(365 expressions en totalité)

Largement plébiscité par les contributeurs, ce scénario est perçu comme moderne et ambitieux. Pour les contributeurs, il présente la meilleure solution pour répartir les modes de circulation sur le pont et garantir la sécurité de tous et la fluidité des flux.

#### > Un scénario garant d'une circulation apaisée pour tous

Les contributions s'entendent pour affirmer que ce scénario prend en compte l'augmentation de la circulation engendrée par les constructions actuelles et futures de chaque côté de la Seine. A l'heure où la circulation est croissante et dangereuse, il semble judicieux de ne pas diminuer le nombre de voies de circulation afin de garantir la fluidité du trafic et de mettre en sécurité les piétons, vélos, PMR et autres modes actifs.

De plus, certes d'un coût légèrement supérieur au scénario A, l'investissement paraît rentable dans l'avenir, évitant de futurs travaux liés à l'augmentation du trafic. Le calendrier de réalisation de travaux, quasi identique, joue également en sa faveur.

La véritable séparation des cyclistes et des voitures, et le maintien de 2 voies pour les véhicules dans les 2 sens de circulation sont appréciés. Il ressort régulièrement des expressions que ce scénario est le garant d'un « pont pour tous » car les voitures ne sont pas pénalisées, et les piétons/vélos sont favorisés. La circulation sera ainsi tranquillisée et sécurisée pour tous.

Outre l'ensemble des modes actifs, les cyclistes et coureurs/piétons ont exprimé les difficultés actuelles pour emprunter le pont et l'insécurité constante, ainsi que l'avantage présenté de séparer les modes de circulations, notamment piétons et vélos, avec des voies dédiées plus larges. De plus, pouvoir emprunter les pistes cyclables sur les deux parties du pont donne l'avantage de ne pas avoir à retraverser la route.

Concernant la circulation automobile aujourd'hui très dense et difficile, le scénario B permettra d'éviter les embouteillages interurbains et ceux liés à l'activité commerciale et industrielle autour de Juvisy, Draveil, Montgeron, Athis-Mons. Il assurera un accès plus simple sur Juvisy et Draveil, et ne pénalisera pas un flux par rapport à l'autre.

Il est souligné qu'il semble le plus approprié dans la mesure où peu de ponts existent pour gérer les flux.

### > Des points négatifs relevés

Premièrement, son coût est plus élevé mais la différence semble assez faible avec le scénario A.

Les travaux risquent d'être plus impactants à la fois pour les usagers et pour l'environnement, et sûrement plus longs.

La mixité des voies dédiées aux modes actifs des 2 côtés du pont peut être source d'accidents.

La solution présentée maintiendrait un flux important de véhicules motorisés alors que les aménagements actuels de part et d'autre du pont ne le permettent pas, et sont sources de congestion. Pour limiter la vitesse et les incivilités, il est proposé des radars pédagogiques, une zone 30 et une interdiction de changement de file.

La capacité du pont à absorber la charge est interrogée, si les poids-lourds empruntent les 2 voies de circulation dans les 2 sens.

### > Propositions complémentaires en faveur des circulations douces

Afin de créer un espace confortable et sécurisé pour tous, il apparaît nécessaire de séparer les voies modes actifs de la circulation automobile, mais aussi de séparer les voies dédiées entre-elles pour éviter les conflits piétons/vélos. Une séparation physique par muret ou en imposant un sens de circulation de chaque côté du pont sont évoqués, tout comme une voie cyclable plus large que la voie piétonne pour permettre les circulations à plusieurs de front. L'aménagement d'une rampe vélo plus large pour la montée sur le pont est aussi évoquée pour fluidifier la circulation des vélos. Certains estiment que le projet modes actifs du scénario A devrait être appliqué au scénario B : une voie piétons/PMR dans le sens Draveil vers Juvisy côté droit, une piste cyclable à double-sens dans le sens Draveil vers Juvisy côté gauche.

Il est également demandé de prévoir des protections contre les intempéries.

Améliorer le confort permettrait aux riverains du pont d'utiliser plus facilement les modes doux pour le traverser, dans leurs déplacements quotidiens.

## Autres scénarios (127 expressions au total)

### > Un 2+1 non dynamique ou « Scénario S<sup>2</sup> (Sobriété et Sécurité) de l'association « Un Pont pour Tous » (91 expressions)

De nombreux contributeurs défendent une proposition basée sur le scénario A sans alternat, soit un scénario 2+1 fixe.

Ce scénario est proposé depuis 5 ans par l'association « Un Pont pour Tous » en lien avec les associations impliquées sur le sujet : En Rue libre 91, Territoires en Liens et Mieux se Déplacer à Bicyclette.

En effet, au vu des difficultés de circulation, notamment aux heures de pointe, il s'agirait de conserver de façon permanente 2 voies dans le sens Draveil vers Juvisy, et une voie dans le sens Juvisy vers Draveil.

La voie libérée permettrait d'élargir suffisamment les deux trottoirs pour les rendre accessibles aux PMR. Elle pourrait accueillir une voie piétonne et une piste vélo unidirectionnelles de chaque côté, élargies et bien séparées l'une de l'autre, avec une signalisation pour les traversées de routes par les cycles.

Concrètement, cette solution est ainsi présentée :

- Une bande cyclable de chaque côté d'une largeur minimale de 1,3m hors marquage (soit 1,5m avec marquages).
- Un large trottoir au nord (1,8m minimum), accessible aux PMR, ainsi que le maintien d'un espace piéton au sud.
- Une limitation de vitesse à 30 km/h sur toute la longueur du pont, sachant que les deux têtes de pont sont déjà à 30 km/h et que cette réduction de la vitesse permettra de réduire la largeur des voies, d'améliorer la sécurité de tous, de réduire le bruit et la pollution, et de fluidifier le trafic.

Cette proposition présente l'avantage d'encourager les déplacements piétons/vélos/PMR, de limiter les émissions de carbone, tout comme le coût des travaux. L'économie réalisée pourra être investie dans le développement des infrastructures cyclables sur le territoire.

Elle est encouragée par les difficultés de circulation engendrées par le giratoire côté Draveil (passage sur une seule voie) et par le feu côté Juvisy.

En comparaison, les scénarios présentés à la concertation ne tiennent pas compte des objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de limitation de l'utilisation de la voiture individuelle. De plus, ils affectent les finances publiques.

### **> Un nouveau pont entre Vigneux Athis-Mons pour désengorger la circulation**

(17 expressions en totalité)

Cette proposition a été évoquée de manière régulière car un nouveau pont permettrait d'alléger la circulation sur le pont de la Première Armée Française, et de sécuriser les liaisons douces qui pourraient se développer (tramway...).

### **> Création d'une passerelle modes actifs ou encorbellement à côté du pont existant** (16 expressions comptabilisées)

Des contributeurs proposent la création d'une passerelle indépendante bidirectionnelle du pont ou un encorbellement sur son côté aval du fleuve (sens Draveil-Juvisy). Cet espace dédié uniquement aux modes actifs permettrait une circulation à double sens sécurisée, tout en se connectant aux pistes cyclables existantes.

Les avantages avancés sont une réduction du coût et une simplification des travaux, une cohérence de la circulation pour l'ensemble des usagers, et des délais d'exécution rapides et moins gênants pour la circulation.

### **> Scénario tram inter urbain**

Un contributeur suggère de dédier une voie de circulation dans chaque sens aux véhicules motorisés, et une troisième voie au tram inter urbain. Ce mode de transport doux pourrait être encouragé pour limiter l'usage de la voiture individuelle, et aurait vocation à desservir Draveil et Juvisy, voire Montgeron, Yerres et Brunoy, ainsi que le Tram T7 et la gare.

### **> Création d'un bac**

Un contributeur propose la création d'un bac ou d'une barge pour faire traverser la Seine aux cyclistes, piétons.

### **> Autre scénario**

Un contributeur propose d'interdire la circulation de bus ayant plus de 22 places sur l'ensemble de la commune de Draveil, ainsi que celle des poids-lourds aux heures de pointe du matin et du soir. Les fonds libérés pourraient être injectés dans la réfection des routes existantes et dans l'élargissement ponctuel où la circulation est particulièrement difficile.

## Améliorer les jonctions cyclables (83 expressions au total)

De manière régulière il est souligné l'urgence de sécuriser et d'améliorer les voies cyclables, particulièrement côté Draveil, pour permettre d'accéder au pont en toute sécurité. Une réflexion doit être menée sur la continuité de l'aménagement vélo de part et d'autre du pont, surtout côté Draveil, et sur son entretien. Un simple marquage au sol est dangereux. Les jonctions cyclables sont à améliorer. Il est demandé l'installation d'anneaux pour accrocher les vélos, de revoir l'état des pistes existantes, d'aménager les bords de Seine jusqu'à Athis, et de faciliter les circulations des cyclistes particulièrement difficiles aujourd'hui.

Il est proposé d'élargir la voie de descente vers les parkings à vélos en créant une voie supplémentaire par encorbellement permettant une voie bidirectionnelle pour les cyclistes de chaque côté du pont.

## Scénario A : 2+1 sans élargissement (81 expressions en totalité)

Ce scénario n'a pas remporté l'adhésion des contributeurs. Il semble avoir souffert du test d'alternat dynamique de septembre 2022 qui a largement été critiqué pour sa dangerosité ressentie, et particulièrement pour les deux roues. Considéré comme inefficace, la circulation a été perçue comme compliquée, générant des bouchons et des incompréhensions au niveau de l'affichage. De nuit, le risque semblait encore plus élevé.

### > Un scénario qui ne serait pas en phase avec la réalité et l'avenir

Les contributeurs estiment que le scénario A ne va faire que repousser le problème de quelques années, et qu'à terme, il coûtera plus cher car il faudra réinvestir pour la circulation. En outre il sera nécessaire d'entretenir les barrières et panneaux de signalisation.

Ce scénario n'améliore pas l'usage des modes actifs sur le pont. La sécurité des vélos/piétons n'est pas garantie du fait des traversées induites par les voies imposées. De plus, les piétons rencontreront les usagers du bus et de la gare. On s'interroge également sur le respect des voies dédiées.

En lui-même, le mode de l'alternance risque d'augmenter les accidents par sa complexité, et de générer des bouchons aux entrées de pont en attendant l'autorisation de s'insérer dans la circulation.

### > Un scénario qui réduit la place de la voiture

Pour certains contributeurs, le scénario A présente l'intérêt de favoriser les modes doux et d'encourager leurs usages et leur développement. La voie bidirectionnelle dédiée exclusivement aux vélos et la nécessaire responsabilisation des conducteurs sont des arguments en sa faveur. En diminuant l'usage de la voiture, cela limitera le risque d'accidents, la pollution sonore et la pollution de l'air. Il semble également plus respectueux de l'environnement avec un moindre impact sur l'imperméabilisation des sols.

La circulation cyclable au sud et piétonne au nord apparaît intéressante car le raccordement avec la piste cyclable existante côté Juvisy est aisé, et que le trafic piéton est canalisé vers la gare. Il s'agirait de maintenir une continuité cyclable sécurisée et de matérialiser les 2 pistes pour éviter tout conflit et accident.

## Intégrer et favoriser les transports en commun pour limiter l'usage de la voiture (18 expressions comptabilisées)

Certains contributeurs estiment que la diminution de la circulation automobile passe par la mise en valeur des transports en commun. Le réseau de bus est le point central des demandes avec une nécessaire amélioration des dessertes et des liaisons rive gauche/rive droite, ainsi que la mise en place d'une voie dédiée aux bus, notamment dans le sens Draveil vers Juvisy.

Il est suggéré de coupler cette amélioration à une offre de parking adaptée. Ainsi, il semble urgent de réaménager le parking côté Draveil, de revoir les tarifs du parking côté Juvisy, et d'installer un parking 2 roues à la gare de Juvisy. La création de parkings relais est aussi une idée avancée afin de faciliter l'accès et l'utilisation des transports en commun.

Il apparaît intéressant d'offrir une voie pour les transports en commun sur le pont (en site propre, une voie prioritaire aux heures de pointe), voire d'accueillir le T7 depuis Athis-Mons.

Le tramway T7 à Juvisy est aussi considéré comme une solution viable, et sa prolongation vers la gare de Juvisy pourrait être un atout couplé à des solutions pour passer facilement d'un mode actif à l'autre.

## Améliorer les entrées et sorties de pont (18 expressions au total)

Régulièrement les contributeurs soulignent que les difficultés de trafic sur le pont sont liées à ses accès générant des congestions dans les deux sens. Il s'agit, côté Draveil, du giratoire ne permettant l'accès que sur une seule voie, et des feux tricolores. Le rond-point présente une configuration jugée dangereuse à la fois pour les véhicules et pour les traversées piétons/vélos qu'il faudrait matérialiser pour garantir la sécurité.

Coté Juvisy, il est souligné le problème du ralentissement aux feux tricolores, et la nécessité d'améliorer leur synchronisation.

Un contributeur évoque la possibilité d'améliorer la signalisation (au sol, en hauteur) pour faciliter les engagements dans les bonnes voies de circulation.

Un autre contributeur estime que la solution aux encombrements serait la jonction RN6 / A6 directe.

## Le projet en soi (9 expressions en totalité)

De manière générale, le projet de modernisation du pont de la Première Armée Française est bien perçu car nécessaire au vu des difficultés de circulation actuelles, tous modes de transport confondus. Il en ressort que d'y circuler est anxiogène et insécurisant, et qu'il est urgent de sécuriser les modes actifs et de fluidifier la circulation.

La modernité du projet en adéquation avec le besoin de partage de l'espace public, et l'initiative de concertation proposée par le Département de l'Essonne sont appréciées.

Quelques contributeurs ont manifesté leur regret concernant le lieu de la réunion publique et les problèmes de communication sur les dates des événements. Certains doutent de la partialité du projet (en faveur du scénario par encorbellement), ou sur le contenu des documents présentés pour lesquels il aurait été souhaitable d'avoir les études complètes du CEREMA, et particulièrement la proposition concernant un scénario 2 voies vers Juvisy et 1 voie vers Draveil (voir la partie Autres scénarios).

De manière plus ponctuelle, il est demandé de végétaliser le pont sur les rambardes extérieures, d'installer des panneaux anti-bruit de chaque côté des voies de circulation.

## 4.2. Les contributions des associations et des personnes publiques

### LE POSITIONNEMENT DES ASSOCIATIONS

#### > Le collectif Un Pont pour Tous

Ce collectif, associé à d'autres associations locales, régionales ou nationales représentant les usagers cyclistes, piétons et PMR, propose une **solution S<sup>2</sup>** qui permettrait, selon lui, de libérer davantage d'espace pour les mobilités actives.

Le collectif fait également part de plusieurs demandes qui leur semblent « indispensables » et qui concernent :

- La réalisation de deux bandes cyclables unidirectionnelles (une dans chaque sens de circulation)
- Une largeur suffisante du trottoir au nord (pour le confort de circulation des piétons et PMR)
- La limitation de vitesse à 30 km/h sur toute la longueur du pont, afin de répondre aux enjeux de sécurité, de trafic et de pollution.

Il souhaite enfin obtenir quelques informations complémentaires sur la manière dont le Département envisage de modifier la répartition des voies de mobilités actives, et sur le détail des coûts, notamment celui de l'alternat dynamique.

#### > La Fédération pour les Circulations Douces en Essonne

L'association soumet un avis défavorable sur le scénario A tel que présenté à la concertation. A son sens, la configuration initiale de ce scénario ne permet pas de répondre aux besoins des modes actifs (piétons et cyclistes) suivant ses recommandations : trottoir confortable côté nord et accessible côté sud, voie cyclable unidirectionnelle de chaque côté et distincte des trottoirs, voies cyclables élargies dans les montées sur le pont...

Sa proposition repose sur le principe de passer à deux voies la partie centrale du pont, ce qui serait, selon elle, est « parfaitement cohérent avec l'ensemble des politiques de mobilités visant à développer les modes actifs ».

En outre, l'association précise « ne pas être hostile au **scénario B**, ni à un partage d'une éventuelle voie réservée aux bus avec les vélos ».

#### > CIRCULE - Comité d'Initiative pour le Rassemblement et la Concertation des Usagers de la Ligne C en Essonne - Membre de la Fédération Nationale des Associations d'usagers des Transports (FNAUT)

Dans sa contribution, l'association se félicite que le projet inclue la mise en accessibilité du trottoir Nord de bout en bout entre la gare routière côté Seine et la base de loisirs du Port aux Cerises. Elle soutient par ailleurs le principe de sécurisation du rabattement à vélo sur la gare. Elle demande également que les bus soient prioritairement préservés de la saturation.

L'association mentionne le rapport d'évaluation du CEREMA sur l'expérimentation de voie centrale dynamique et ses conclusions concernant la saturation sur le franchissement de la Seine. Elle présente à cette occasion une illustration schématisant les pistes d'amélioration du carrefour rue de Draveil / rue Jean Danaux / rue Montessuy, avec notamment la piétonisation partielle de la rue de Draveil entre la RD 931 et la rue Georges Sand.

Enfin, l'association exprime clairement une préférence pour le **scénario B** avec l'intégration d'une voie réservée aux bus et vélos vers Juvisy/Orge. Elle propose une série de recommandations d'aménagement de l'espace sur le pont, qui est complétée par une illustration jointe à la



contribution (voie bus ouverte aux vélos, confort des trottoirs, accessibilité aux malvoyants, forme des garde-corps...).

### > Association Elan-Savigny Environnement

L'association estime qu'**aucun scénario** proposé ne répond à une amélioration suffisante des mobilités actives.

Elle émet ses propres préconisations, notamment en matière d'aménagement des trottoirs (largeur suffisante pour circulation des PMR...) et des voies cyclables (signalisation, dimensionnement...).

Elle recommande également qu'un trottoir et une piste cyclable unidirectionnelle soient réalisés de chaque côté de la chaussée. Elle ajoute que l'élargissement du pont d'un côté permettrait d'envisager une voie réservée bus/vélo.

### > Association Essonne, Terre d'Avenirs

Dans sa contribution, l'association se montre critique envers les deux scénarios proposés à la concertation. Selon elle, ce sont des solutions « à courte vue » et aucune n'est tournée vers l'avenir.

Elle cite le rapport du CEREMA pour expliquer la congestion routière au niveau du pont, et évoque les enjeux et les évolutions qui seraient nécessaires pour améliorer la circulation de tous les usagers, y compris les mobilités actives et les PMR (espace, trajets sécurisés, ascenseur...).

Enfin, elle souligne l'intérêt que représente le **scénario S<sup>2</sup>** proposé par d'autres associations (rassemblées autour du collectif Un Pont pour Tous).

## LE POSITIONNEMENT DES ÉLUS ET GROUPES POLITIQUES

### > Pour le maire de Draveil

Le maire de Draveil s'exprime sur le projet au travers d'une lettre mise en ligne sur le site internet de sa commune, et dont une page est consacrée à la concertation publique autour du projet de modernisation du pont de la Première Armée Française : [www.draveil.fr/740-2105/fiche/participez-a-la-modernisation-du-pont-de-la-premiere-armee-francaise.htm](http://www.draveil.fr/740-2105/fiche/participez-a-la-modernisation-du-pont-de-la-premiere-armee-francaise.htm)

Après avoir rappelé l'engagement de longue date des communes de Draveil et de Juvisy pour l'élargissement du pont par encorbellement, ainsi que les inconvénients soulevés par les dispositifs successifs mis en place par le Département, en particulier le test d'alternat dynamique, il estime que le **scénario B** reste la solution pour répondre à l'intérêt général, notamment en matière de mobilité douce et de sécurisation de tous les usagers (piétons, cyclistes, PMR).

Le maire complète son message en encourageant le public à se mobiliser dans le cadre de cette concertation, et à soutenir « fortement » le scénario B choisi par la majorité municipale.

Enfin, il rappelle l'adresse du site internet permettant au public de consulter les différents scénarios et de déposer son avis en ligne. Il précise également la mise en place de l'exposition du Département sur le projet et d'un registre d'expression à l'Hôtel de Ville.



Sa lettre se termine par la reprise d'éléments graphiques issus du dossier de concertation et présentés de manière à comparer les deux scénarios.

### > **Le groupe Ensemble, Réinventons Draveil (groupe d'opposition représenté au conseil municipal de Draveil)**

Le groupe d'opposition du conseil municipal de Draveil propose une **solution alternative** qui reposerait sur une voie unique pour les véhicules motorisés dans le sens Juvisy-Draveil, et sans élargissement du pont. Il considère cette solution « parfaitement adaptée au flux actuel des véhicules », et justifie sa proposition par un coût estimé moindre que les scénarios A et B, et un temps de réalisation plus court.

Dans l'attente des travaux, il préconise une solution transitoire qui passe par un marquage au sol des voies cyclables afin de sécuriser dès à présent la traversée du pont qu'il estime « anxiogène et dangereuse » par les cyclistes.

### > **Pour la maire de Juvisy-sur-Orge**

Dans sa contribution adressée au président du conseil départemental de l'Essonne, Madame le maire de Juvisy-sur-Orge réaffirme tout d'abord la préoccupation de la municipalité en matière de mobilités.

Elle rappelle la motion de 2018 votée par les élus de Juvisy/Orge et dans laquelle ils demandaient au Département de l'Essonne de créer des voies cyclables, piétons et PMR sécurisés sur le pont de la Première Armée Française, tout en soulignant leur adhésion au projet d'élargissement du pont par encorbellement proposé initialement.

Après avoir évoqué l'objet de la démarche de concertation du conseil départemental de l'Essonne, Madame le Maire souligne son engagement auprès des services départementaux dans l'expérimentation de l'alternat dynamique et celui de la municipalité dans le dispositif de concertation mis en œuvre auprès des habitants (comités de quartier, accueil de l'exposition du projet, relais sur les canaux de communication de la Ville...).

Au regard des problématiques de sécurité pour les piétons, cyclistes et PMR, et des coûts annuels de fonctionnement induits par l'exploitation dynamique, elle indique que la municipalité de Juvisy se positionne en faveur du **scénario B** (élargissement par encorbellement).

### > **Pour la municipalité d'Athis-Mons**

Dans le cadre de sa contribution, la Ville d'Athis-Mons dresse tout d'abord un état des lieux de la situation actuelle et rappelle le contexte dans lequel s'inscrit le projet et la concertation lancée par le Département de l'Essonne.

Très mobilisée sur la question des circulations douces qu'elle souhaite promouvoir sur son territoire, la Ville n'exprime **pas de préférence** pour l'un ou l'autre scénario soumis à la concertation. Tout en soulignant son intérêt pour le projet de modernisation du pont, elle émet une série de remarques qu'elle souhaite porter à la connaissance du Département de l'Essonne. Ces observations invitent principalement à :

- Tenir compte des remarques exprimées au cours de la concertation dans la solution qui sera retenue.
- Associer les villes et les associations d'usagers à la réflexion du Département à chaque étape de la réalisation du projet, mais également en matière de « circulation apaisée » après la phase de concertation.
- Garantir la sécurité des usagers, piétons, cyclistes et automobilistes, dans le scénario qui sera retenu.

### > Pour le député de la 7ème circonscription de l'Essonne

Monsieur le député de la 7e circonscription de l'Essonne, se prononce en faveur du **scénario B**. Celui-ci représente en effet, selon lui, « la meilleure solution pour l'avenir », a contrario du scénario A qu'il serait « difficile de faire respecter au quotidien ».

Il estime qu'il est préférable de maintenir 4 voies de circulation pour absorber la demande quotidienne, notamment aux heures de pointe, et que le maintien des voies actuelles pourrait être utiles au développement de nouveaux transports collectifs. Il ajoute que l'agrandissement des voies de circulation pour les piétons et les cyclistes offre un espace partagé plus agréable et sécurisant pour les liaisons douces.

### > Pour la députée de la 9ème circonscription de l'Essonne

Après avoir rappelé la démarche de concertation initiée par le conseil départemental de l'Essonne, les enjeux liés à l'aménagement du pont au regard du trafic de tous les usagers, et la comparaison globale des deux scénarios, Madame la députée de la 9e circonscription de l'Essonne soutient le **scénario B**. Elle justifie son choix en soulignant les atouts que cette solution représente de son point de vue : option la plus sécurisante, la plus adaptée à accompagner le développement des mobilités douces, et la plus « rapidement » réalisable au regard de son état d'avancement à ce jour (Madame la députée évoque l'engagement financier qui serait pris par la Région et l'Etat en faveur de cette solution).

## 5. Les suites à donner

Le Département de l'Essonne dresse ainsi le bilan de la concertation préalable relative aux travaux d'aménagement au profit des modes actifs, du Pont de la Première Armée française, entre Draveil et Juvisy-sur-Orge.

Ce bilan est un éclairage qui sera proposé à l'approbation de la Commission Permanente du Département de l'Essonne début 2023 et sera ainsi livré à la connaissance du grand public.

Il participera à la prise de décision de l'exécutif départemental, sur le choix du scénario à retenir pour engager, dès que possible, les études de projet sur le scénario retenu. Le Département sera attentif aux expressions des Essonnais formulées pendant cette consultation et se prononcera sur la solution choisie.



Janvier 2023

Conception : MD Conseil & associés

Crédits photos : Département de l'Essonne, Agence 92