

**Projet d'aménagement  
de l'échangeur de la Manufacture  
à Sèvres (92)**

Référence TA de Cergy : E14000034/95

**RAPPORT D'ENQUÊTE PUBLIQUE  
ET CONCLUSIONS MOTIVEES**

**Achévé le 12 mai 2015**

## Sommaire

<b>RAPPORT D'ENQUÊTE PUBLIQUE</b>	<b>3</b>
A - Contexte et Généralités	3
A.1 - Objet de l'enquête publique	3
A.2 - Cadre juridique de l'enquête publique	4
A.3 - Nature et caractéristiques principales du projet	4
A.4 - Composition du dossier	4
B - Organisation et déroulement de l'enquête publique	5
B.1 - Désignation du commissaire enquêteur	5
B.2 - Modalités d'organisation de l'enquête	6
B.3 - Information du public	7
B.4 - Climat de l'enquête publique	9
B.5 - Dénombrement des observations	9
B.6 - Formalités et informations de fin d'enquête	10
C - Analyse des observations formulées durant l'enquête publique	11
C.1 - Dans le premier registre	11
C.2 - Dans le deuxième registre	34
C.3 - Documents reçus hors registre	60
D - Relations avec les services de l'Etat et du Conseil général	64
D.1 - Réunion avec le représentant de l'Etat	64
D.2 - Première réunion avec le demandeur	65
D.3 - Mémoire en réponse du Conseil général	67
D.4 - Deuxième réunion avec le demandeur	86
D.5 - Proposition ultérieure du Conseil départemental	88
<b>CONCLUSIONS MOTIVÉES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR</b>	<b>90</b>
A - Résumé de l'enquête publique	90
A.a - Organisation et déroulement de l'enquête	90
A.b - Résumé des principales observations formulées par le public	91
A.c - Observations générales du commissaire enquêteur	92
B - Conclusion générale et avis du commissaire enquêteur	95

## Projet d'aménagement de l'échangeur de la Manufacture à Sèvres (92)

### **RAPPORT D'ENQUÊTE PUBLIQUE**

#### **A - Contexte et Généralités**

##### **A.1 - Objet de l'enquête publique**

Le dossier présenté est le support de l'enquête publique ayant pour objet l'aménagement de l'échangeur de la Manufacture à Sèvres, à proximité du Pont de Sèvres « *afin de :*

- *faciliter les déplacements pour tous,*
- *améliorer la sécurité routière,*
- *mettre en valeur le patrimoine ».*

Le but de l'enquête publique est de présenter au public le projet avec les conditions de son intégration dans son environnement et de permettre au plus grand nombre possible de personnes de faire connaître leurs remarques et d'apporter ainsi les éléments d'information utiles au décideur pour lui permettre d'apprécier l'opération avant sa prise de décision.

Le présent projet, initié à partir de 2009, avait fait l'objet d'une concertation préalable du 4 mars au 5 avril 2013 et d'une réunion publique le 26 mars 2013.

Le bilan de cette concertation est joint au dossier d'enquête publique.

Certains éléments du projet ont ensuite été légèrement modifiés, de façon à répondre au bilan de cette concertation.

Du fait que le projet nécessite une autorisation du ministre chargé des sites, le dossier a fait l'objet d'une étude et d'une délibération de l'Autorité environnementale du 9 juillet 2014.

Cet avis, ainsi que la réponse du Conseil général à cet avis, sont joints au dossier.

## **A.2 - Cadre juridique de l'enquête publique**

Une étude d'impact est requise car le projet relève de la rubrique 6\*B (infrastructures routières – modification ou extension substantielle d'autoroute et voie rapide, y compris échangeur) du tableau annexe de l'article R.122-2 du Code de l'Environnement.

Une enquête publique est ouverte lorsque les travaux ou les aménagements sont susceptibles d'affecter l'environnement, en raison de leur nature même, de leur consistance ou du caractère des zones concernées.

Cette enquête publique est préalable à la déclaration de projet par lequel le département des Hauts-de-Seine devra se prononcer sur l'intérêt Général de l'opération projetée (articles L.126-1 et suivant et R.126-1 et suivants du code de l'environnement).

## **A.3 - Nature et caractéristiques principales du projet**

Le présent projet comprend principalement les opérations « suivantes :

- ✓ suppression du viaduc de sortie de la RN118 et création d'une nouvelle bretelle de sortie,
- ✓ suppression du passage souterrain sur la RD7,
- ✓ suppression du giratoire devant la Cité de la Céramique,
- ✓ création de deux giratoires à feux pour favoriser la lisibilité des échanges,
- ✓ mise en accessibilité de tous les itinéraires piétons,
- ✓ élargissement des trottoirs pour la sécurité et le confort des piétons,
- ✓ création de nouvelles traversées piétonnes sécurisées,
- ✓ création de pistes cyclables,
- ✓ mise en place d'ascenseurs pour accéder au tramway T2 depuis le pont de Sèvres,
- ✓ aménagement de vastes espaces paysagers,
- ✓ création d'une plate-forme intermodale sur le pont de Sèvres ».

## **A.4 - Composition du dossier**

Le dossier présenté à l'enquête publique comprend :

- le **registre d'enquête publique**, dont chaque page a été paraphée ;
- l'**arrêté du président du Conseil général des Hauts-de-Seine** du 10 octobre 2014 ;
- le **dossier d'enquête publique** comportant lui-même :
  - Pièce A : objet de l'enquête – informations juridiques et administratives,
  - Pièce B : plan de situation,
  - Pièce C : notice explicative,
  - Pièce D : plan général des travaux,

- Pièce E : caractéristiques principales des ouvrages les plus importants,
- Pièce F : appréciation sommaire des dépenses,
- Pièce G : étude d'impact,
- Pièce H : avis de l'Autorité environnementale et réponse du maître d'ouvrage,
- Pièce I : annexes :
  - 1 : délibération du 13 décembre 2012 du conseil municipal de la ville de Sèvres approuvant les modalités de la concertation préalable,
  - 2 : délibération du 14 décembre 2012 de l'Assemblée départementale des Hauts-de-Seine relative au lancement de la concertation préalable,
  - 3 : approbation du bilan de la concertation préalable par l'Assemblée départementale des Hauts-de-Seine le 21 juin 2013,
  - 4 : guide de la bonne tenue de chantiers du Conseil général des Hauts-de-Seine,
  - 5 : modélisation statique pour l'étude d'impact de l'enquête publique (EGIS octobre 2013).

En complément du dossier initial, le commissaire enquêteur, a sollicité que le Conseil général lui communique l'avis des services de l'Etat, en tant que gestionnaire de la RN118, et donc nécessairement de ses bretelles.

Le Conseil général :

- a transmis des comptes rendus de réunions et les courriers que lui-même avait écrit aux services de l'Etat,
- indique ne jamais avoir reçu de réponse formelle de l'Etat.

Le commissaire enquêteur a écrit le 27 novembre 2014 un courriel à la DRIEA - DIRIF visant à recueillir l'avis de l'Etat sur le projet. Dans la suite, le commissaire enquêteur a été reçu par M. Eric Tanays, Directeur des Routes, DRIEA adjoint, le 19 décembre 2014 à la DIRIF à Créteil. Le compte-rendu de cette réunion est présenté au chapitre B.6.

## **B - Organisation et déroulement de l'enquête publique**

### ***B.1 - Désignation du commissaire enquêteur***

Par ordonnance 27 août 2014, le président du Tribunal administratif de Cergy-Pontoise a désigné Bruno Ferry-Wilczek comme commissaire enquêteur titulaire afin de conduire cette enquête publique.

La même ordonnance a aussi désigné M. Denis Caget comme commissaire enquêteur suppléant. Celui-ci a étudié le dossier et visité le site, conjointement avec le commissaire enquêteur titulaire, afin de pouvoir le remplacer, en cas de besoin.

## **B.2 - Modalités d'organisation de l'enquête**

### Préparation de l'enquête

L'arrêté du président du Conseil général des Hauts-de-Seine du 10 octobre 2014 comprend les principales dispositions suivantes :

- l'objet de l'enquête et les buts du projet,
- les dates de l'enquête publique ;
- la présence d'une étude d'impact et de l'avis de l'Autorité environnementale dans le dossier ;
- le nom du commissaire enquêteur et de son suppléant ;
- le siège de l'enquête publique (mairie de Sèvres) ;
- le lieu où le registre et les pièces du dossier sont déposés et consultables aux heures d'ouverture au public ;
- l'envoi d'un exemplaire du dossier au maire de Sèvres et la possibilité de l'envoyer à toute commune du département qui en ferait la demande ;
- les publications dans la presse locale et les modalités d'affichage ;
- la consultation sur le site internet <http://www.hauts-de-seine.net> ;
- les façons de consigner ou d'envoyer les observations du public ;
- les lieux, dates et heures des permanences du commissaire enquêteur ;
- les modalités de clôture du registre, de rédaction du rapport et des conclusions du commissaire enquêteur et ensuite de diffusion puis de consultation de ces pièces.

### Contacts avec le porteur du projet

Le commissaire enquêteur a eu quelques contacts téléphoniques avec le Conseil général pour la préparation de l'arrêté de mise à enquête, et ensuite avant et durant l'enquête publique.

Une réunion avec le Conseil général a été organisée le 23 septembre 2014, avant la finalisation de l'arrêté d'ouverture de l'enquête publique, de façon à fixer les dates des permanences et organiser les modalités matérielles.

M. Charles Chemama (directeur de la voirie) et M. Sébastien Dulermo (chef de l'unité Mise en œuvre du PDU) ont alors présenté le projet et évoqué les principaux sujets développés dans l'étude d'impact.

Une visite des lieux du projet et des alentours a été organisée le 22 octobre 2014 afin que le commissaire enquêteur, ainsi que son suppléant, comprennent l'état actuel des lieux et appréhendent les intérêts et les impacts du projet.

Après la clôture de l'enquête publique, le commissaire enquêteur a rencontré les représentants du Conseil général le 5 décembre 2014 à 14 h. Il leur a alors présenté les thèmes des observations du public ainsi que ses observations personnelles sur le projet.

Postérieurement à l'envoi du mémoire en réponse, le Conseil général a souhaité une nouvelle réunion qui s'est tenue le 31 mars 2015 à 16 h 30. Il a ensuite communiqué une nouvelle information, avant que le commissaire enquêteur ne dépose son rapport.

### Accueil du public

Le public a pu consulter le dossier d'enquête et porter ses observations sur le registre mis à disposition en mairie de Sèvres (rez-de-chaussée), aux horaires indiqués dans l'arrêté de mise à enquête. A noter que la maquette du projet a été présentée dans le hall de la mairie durant l'enquête publique.

### Organisation des permanences

Les dates et heures des permanences ont été définies en accord entre le Conseil général des Hauts-de-Seine et le commissaire enquêteur, de façon à ménager des créneaux de dates et d'horaires différents, permettant au public de se déplacer en mairie de Sèvres :

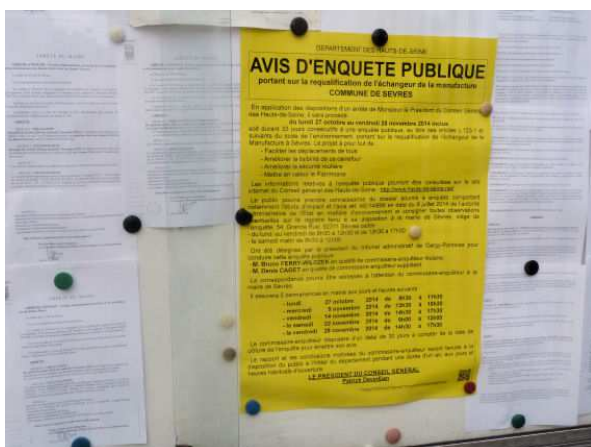
- lundi 27 octobre 2014 de 8 h 30 à 11 h,
- mercredi 5 novembre 2014 de 13 h 30 à 16 h 30,
- vendredi 14 novembre 2014 de 14 h 30 à 17 h 30,
- samedi 22 novembre 2014 de 9 h à 12 h,
- vendredi 28 novembre 2014 de 14 h 30 à 17 h 30 (clôture de l'enquête).

## **B.3 - Information du public**

### Affichage de la mise à enquête publique

La commune de Sèvres a affiché un avis concernant l'ouverture de l'enquête publique sur le panneau officiel de la mairie. De plus, le Conseil général a fait afficher l'avis aux abords du site et aux alentours, sur les communes de Boulogne-Billancourt et Sèvres.

Lors de ses visites à Sèvres et ses passages à Boulogne-Billancourt, le commissaire enquêteur a constaté l'affichage.



Panneau officiel



Affichage sur Boulogne-Billancourt

### Avis dans la presse

L'avis initial a été publié dans :

- Les Echos du 10 et 11 octobre 2014,
- Le Parisien du 10 octobre 2013.

Celui-ci a été renouvelé dans les mêmes journaux le 28 octobre 2014.

### Site internet du projet

Le site internet du Conseil général <http://www.hauts-de-seine.net> était ouvert durant toute la période d'enquête public et son adresse était annoncée dans l'arrêté de mise à enquête.

### Brochures du Conseil général

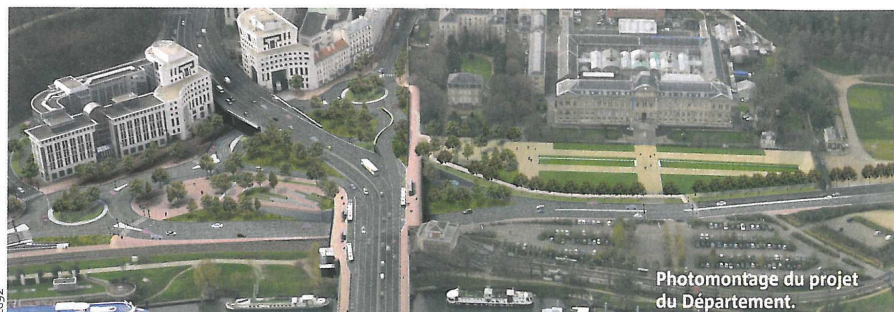
Le magazine du Conseil général (HDS.mag) n° 38 a consacré un petit article à l'enquête publique.

## Voirie

# Enquête publique autour de l'échangeur de la Manufacture de Sèvres

Après la concertation préalable l'an dernier, **le projet du conseil général est soumis à enquête publique jusqu'au 28 novembre.**

**F**aciliter les déplacements de tous les usagers, améliorer la lisibilité, la sécurité routière et mettre en valeur le patrimoine, ce sont les objectifs que s'est fixé le Département pour la réaménagement de ce nœud routier qui relie les quais de Seine (RD 7), la Grande Rue (RD 910) et la RN 118. Un carrefour emprunté chaque jour



par 280 000 véhicules. Dans le cadre de l'enquête publique, le projet est présenté en détail à la mairie de Sèvres avec une grande maquette et une exposition de dix panneaux. C'est là également que le public est

invité à s'exprimer via des registres mis à sa disposition et que le commissaire-enquêteur tient ses permanences. À compter de la clôture, le 28 novembre, ce dernier aura trente jours pour émettre son avis.

Pour l'instant, les travaux de l'échangeur, dont le coût est estimé à quarante millions d'euros, sont programmés pour 2018 et devraient durer quatre ans. ■

É.V. 

[www.hauts-de-seine.net](http://www.hauts-de-seine.net)

### Exposition (panneaux et maquette)

Le Conseil général a présenté, dans le hall de la mairie de Sèvres :

- 10 panneaux expliquant le projet,
- la maquette du projet.





Photographie de la maquette du projet présentée durant l'enquête publique

Estimant les moyens d'information suffisants, le commissaire enquêteur n'a estimé devoir prolonger la durée de l'enquête publique.

#### **B.4 - Climat de l'enquête publique**

L'enquête publique s'est déroulée de façon satisfaisante, avec une mobilisation convenable : environ une trentaine de personnes est venue apporter ses commentaires sur le projet et se renseigner sur ses enjeux et ses conséquences.

#### **B.5 - Dénombrement des observations**

Il est rappelé qu'une enquête publique n'est pas un référendum où l'on décompte les voix « pour » et les voix « contre » afin de déterminer si une opération est pertinente ou non.

41 observations ont été formulées sur le registre d'enquête publique, y compris les courriers agrafés sur celui-ci. Parmi celles-ci :

- quelques-unes demandent d'abandonner le projet,
- beaucoup estiment qu'il va trop dans un sens ou pas assez dans l'autre (par rapport à l'équilibre à rechercher entre les différents usages de l'espace public (voirie routière, modes de circulation actifs, paysagement, ...),
- certaines évoquent des sujets particuliers ou la méthodologie des études.

De plus, 3 observations sont arrivées par un autre moyen et ont été remises au commissaire enquêteur hors délai : il les a citées mais pas traitées avec autant d'attention du fait qu'elles lui sont parvenues hors délais.

De plus, lors des permanences, plusieurs personnes sont venues se renseigner et n'ont pas estimé utile de porter d'observation sur le registre.

D'autres participants ont exprimé oralement leurs questions ou leurs inquiétudes au commissaire enquêteur avant d'écrire leurs observations dans le registre.

Les observations sont retranscrites par le commissaire enquêteur dans le chapitre C du présent rapport.

## **B.6 - Formalités et informations de fin d'enquête**

### Clôture du registre

Le vendredi 28 novembre 2014, à l'issue de la dernière permanence et après la fin de la période d'enquête publique, le registre d'enquête a été clos et signé par le commissaire enquêteur, conformément à l'arrêté du président du Conseil général.

Il a ensuite emporté le registre avec lui pour l'étudier.

### Réunion avec le représentant de l'Etat

Sans information sur la position de l'Etat à l'égard du projet, le commissaire enquêteur a écrit le 27 novembre 2014 à la DRIEA – DIRIF pour avoir des précisions.

Dans la suite, le commissaire enquêteur a été reçu le 19 décembre 2014 à la DIRIF à Créteil. Le compte-rendu de cet entretien est indiqué au chapitre D ci-après.

### 1<sup>ère</sup> réunion avec le demandeur

Après la clôture de l'enquête publique, le commissaire enquêteur a rencontré les représentants du Conseil général le 5 décembre 2014. Il leur a alors déposé l'original du registre (2 cahiers). Le compte-rendu de cette réunion est indiqué au chapitre D ci-après.

### Mémoire en réponse du Conseil général

Le Conseil général communique le mémoire en réponse au commissaire enquêteur le 23 mars 2015.

Les différents éléments du mémoire en réponse sont conçus comme des réponses à chacune des observations du public et sont donc intercalés aux observations du public qui sont indiquées dans le chapitre D, ci-après.

### 2<sup>e</sup> réunion avec le demandeur

Postérieurement à cet envoi, le Conseil général a souhaité rencontrer de nouveau le commissaire enquêteur. Cette nouvelle réunion s'est tenue le 31 mars 2015.

Le compte-rendu de cette 2<sup>e</sup> réunion est indiqué au chapitre D ci-après.

Le Conseil général a ensuite retouché quelques petits détails de présentation du mémoire en réponse.

### Transmission du rapport

Le présent rapport, ainsi que les conclusions motivées du commissaire enquêteur, ont été rédigés le 12 mai 2015 et transmis au Conseil général, accompagnés d'une copie du registre d'enquête. Copie du présent rapport a aussi été envoyée par le commissaire enquêteur au président du Tribunal administratif de Cergy.

## **C - Analyse des observations formulées durant l'enquête publique**

### **C.1 - Dans le premier registre**

1) Le 27 octobre 2014 - Mme Nathalie Bernus :

*« Etant Sévrienne depuis 30 ans, je maîtrise bien les différents modes de déplacement dans ma ville et notamment pour aller vers le Pont de Sèvres.*

*Je me déplace souvent à pied. J'habite côté rive droite et j'ai besoin de pouvoir marcher le long du Parc de Saint-Cloud pour récupérer le T2 ou traverser le pont de Sèvres.*

*Je vois sur votre maquette que la future voie piétonne et cyclable ne commence qu'au niveau du passage piéton avec feu qui a été mis en place il y a quelques mois. Comment je fais ?*

*Ma réclamation est justifiée : la suppression du trottoir m'oblige à traverser 4 passages piéton pour me retrouver du bon côté !! Je vous demande donc de transmettre mon mécontentement au service concerné ».*

Oralement, elle dénonce que le trottoir Nord de la Grande Rue est désormais coupé aux piétons (panneau d'interdiction et plantations arbustives en cours), alors qu'il était pratiqué depuis toujours et bien pratiqué pour les habitants se rendant au tramway ou vers Boulogne.

Le commissaire enquêteur pose l'importante question de la poursuite de l'aménagement le long de la Grande Rue et des problèmes liés à l'interface avec le Domaine de Saint-Cloud (appartenant à l'Etat). Le Conseil général a indiqué être en négociation depuis des années pour permettre un élargissement de cette voie départementale, au profit d'un trottoir et d'une piste cyclable.

*« 2° point : je trouve le projet plutôt bon dans l'ensemble. Merci de veiller à la coordination (synchronisation) des feux par le rond-point qui risquerait sinon d'aggraver considérablement les embouteillages, ayant expérimenté cela avec un rond-point de Coignières avec des feux mal synchronisés ».*

Oralement, elle indique aussi prendre acte du déplacement des arrêts de bus vers le tramway mais s'inquiète que le temps de parcours en bus soit supérieur au trajet piétonnier actuel, du fait des bouchons aux feux et aux futurs ronds-points.

Le commissaire enquêteur comprend la nécessité d'une bonne coordination des feux. Heureusement, les systèmes modernes de régulation permettent désormais d'optimiser les durées des phases de feux en temps réel.

**2)** Le 27 octobre 2014 - Mme Nicole Gegurbre :

« 1) *la zone inondable entre l'arrivée du ru de Marinel et les bords de Seine. Cet endroit ne doit pas être trop bétonné, ni trop vidé, avec des matériaux absorbants les crues* ».

Le commissaire enquêteur indique que la question des crues est étudiée dans le dossier. Cela concerne néanmoins plus une crue de la Seine que l'éventuel débordement du ru.

« 2) *Le bruit généré par une circulation accrue dans un espace dégagé.*

3) *La pollution est déjà très importante dans ce quartier et pénètre les appartements ; les grands arbres du Parc de Saint-Cloud sont très atteints* ».

Pour ces deux remarques, le commissaire enquêteur note que le projet vise à accompagner ce qui devrait être une diminution progressive du trafic routier (malgré l'augmentation de population).

« *Remplacez le passage piéton plus près de l'arrêt du T2* ».

La localisation des passages pour piétons dans un endroit supportant un fort trafic imposerait un feu dont l'impact serait nécessairement de diminuer fortement le débit.

Le commissaire enquêteur a compris que l'acceptation du projet par les services de l'Etat nécessite de conserver les données de trafic de la voie rapide RN118, ce qui a imposé au Conseil général de ne pas hacher ce trafic en entrée et sortie de la RN118.

En résumé, dans l'état actuel des choses, seul un projet sans feux entre le Pont de Sèvres et la RN118 peut être accepté par l'Etat.

L'alternative est donc :

- soit la mise en œuvre des principes du projet présenté,
- soit ne rien faire et attendre une évolution significative de la stratégie publique.

**3)** Le 30 octobre 2014 : M. Jean-Claude Vavasseur :

« *Je souscris aux 2 réflexions ci-dessus. Sinon le projet est bon dans son ensemble* ».

**4)** Le 5 novembre 2014 : M. Gougenot Thierry 24 rue Troyon à Sèvres :

« *Au vu de la maquette réalisée par le Conseil général 92 et exposée à la mairie de Sèvres, je constate qu'il sera impossible de se rendre sur le centre-ville (ainsi que Boulogne et Saint-Cloud) en sortant du complexe de bureaux-logements situé au 16-24 rue Troyon.*

*La seule solution proposée est (d'aller jusqu') au demi-tour au rond-point d'Issy-les-Moulineaux. Il n'y a pas d'accès au futur rond-point. La densité des bureaux étant importante, il est nécessaire de régler ce problème et de le faire savoir. Merci* ».

Le commissaire enquêteur constate l'exactitude de ce problème, qui est ensuite devenu un des sujets importants de la présente enquête publique.

**5) Le 5 novembre 2014 : M. Bernard Jamin :**

*« Projet inutile, très couteux qui va servir à engorger la zone car sur un rond-point à la place du pont va ralentir 4 files de voitures. Utiliser (plutôt) les 40 M€ à faire des crèches, une caserne de pompiers ou tout bâtiment fonctionnel pour alimenter des entreprises ou tout simplement baisser les impôts, évitant ainsi le départ de SFR de La Défense et de Meudon ou ??? de la Cristallerie. Rappelez-vous, la France a une dette de 20 000 milliards d'euros. Démontrez que le Pont de Sèvres crée des embouteillages : je n'en vois pas.*

Le commissaire enquêteur comprend les scrupules économiques vis-à-vis d'un projet d'amélioration très significative mais qui comporte néanmoins aussi des inconvénients, ce qui n'a rien de surprenant du fait du nombre d'objectifs à satisfaire dans un espace aussi contraint.

*« Plus modérément, pourquoi ne pas faire un ascenseur handicapés gare tramway pour reprendre le Pont et emprunter le métro ».*

A noter que des ascenseurs sont prévus : reste la question de leur gestion et de leur entretien ...

**6) Le 5 novembre 2014 : M. Gérard Diallo-Vaire (Sévrien depuis 1985 et cycliste) :**

*« Le problème du Sévrien piéton qui utilise le T2 n'a pas été vu. La fonction du bus et du T2 idem. Les cyclistes Sévriens doivent « faire » avec les voitures, comme maintenant. A l'heure où on veut favoriser le vélo, je ne vois rien favorisant le mode vélo ».*

Le commissaire enquêteur rappelle que le projet prévoit de nombreuses pistes cyclables et qu'il est annoncé comme une étape intermédiaire, non aboutie tant que la Grande Rue de Sèvres n'a pas été réaménagé (problème du Domaine de Saint-Cloud).

*« La lecture des pièces est ardue pour un non initié. Il faudrait qu'elle soit plus accessible. Quel est l'avis des associations cyclistes ? Avez-vous pensé aux Handicapés ? Non. Dommage d'avoir une gare T2 si difficile à utiliser. Je pense qu'il faut encore beaucoup échanger et réfléchir avant de lancer 42 millions d'euros !!!*

*La maquette est jolie, je l'aurais souhaitée modulable pour ne pas engendrer d'autres frais ».*

Le commissaire enquêteur reconnaît que le dossier est ardu (bien que joli et bien écrit), du fait du nombre de volets qu'il est obligatoire d'étudier.

Le projet respecte le parcours pour handicapés, contrairement à l'état actuel où nombre d'itinéraires sont particulièrement ardues pour eux.

Toujours par rapport à l'état actuel, les accès à la gare du T2 seront plus aisés (trottoirs plus large, ascenseurs, arrêts de bus presque en face).

**7) Le 5 novembre 2014 : M. Jérôme Nadal :**

*« Avantages : nombreux ronds-points et courbes pour freiner les véhicules.*

*Inconvénients :*

- *Il est dommage de perdre les places (de parking) côté (Cité de la) Céramique,*
- *5 à 8 feux pour traverser en vélo, du Pont vers le Parc en venant de Boulogne,*
- *Mixité piéton-vélo pas clair du tout ».*

Le commissaire enquêteur s'est aussi posé la question du parking actuellement situé latéralement à l'esplanade de la Cité de la Céramique.

Pour ce qui est des feux, il faut comparer à la situation actuelle où il n'y a quasi-pas de passages pour vélos, où les parcours pour piétons sont laborieux et où le nombre de feux est déjà important sur le secteur : certains itinéraires seront améliorés, d'autres seront pénalisés.

Pour ce qui est de la mixité piétons / vélos, le choix a été de proposer des pistes cyclables sur trottoir. Cela convient aux déplacements familiaux (trajet d'école, loisirs, ...) mais pas aux déplacements plus intenses. Ce n'est pas la philosophie personnelle du commissaire enquêteur mais reste la responsabilité du maître d'ouvrage.

**8)** 5 novembre 2014 : Mme Sylvie Legrand (Sévrienne depuis 1999) :

*« Je pense que l'intention de ce projet est bonne (valoriser l'entrée de Sèvres et fluidifier la circulation).*

*Malheureusement, la proposition me semble peu pertinente.*

*1) supprimer le stationnement devant le Musée est un non-sens, le parking du T2 est déjà trop petit, comment voulez-vous favoriser l'utilisation des transports en commun de la sorte ? Il faudrait en rajouter ».*

Le commissaire enquêteur s'en est aussi inquiété. Le Conseil général a répondu que le nombre de places disponible dans le secteur était globalement suffisant.

Cette affirmation est contestée par les témoignages recueillis.

*« 2) multiplier les feux va accroître encore les embouteillages. Traverser la Rue Royale de Sèvres est déjà pénible (à toute heure), du fait de la multitude de feux totalement désynchronisés (et feux piétons qui fonctionnent sans piéton), incitant les automobilistes à accélérer pour avoir le suivant au vert et accroissant les émissions de CO<sub>2</sub> ».*

Le commissaire enquêteur souligne qu'il n'est pas possible de prendre pour contreexemple les installations de régulation des feux existantes et vieillissantes.

De plus, le projet prévoit de restreindre l'espace dédié à la voiture, ce qui contribuera à diminuer la vitesse moyenne.

*« 3) les accès piétons et vélos sont très compliqués ».*

Le commissaire enquêteur rappelle que l'état actuel est particulièrement ingrat pour les modes doux (piétons et vélos), ceci pour presque tous les itinéraires.

Le projet, malgré des défauts liés à la géométrie (espace disponible et dénivelés importants) apporte une amélioration significative, mais ceci pour un coût assez élevé.

« 4°) le budget (40 millions d'euros), me semble mal employé : ne pourrait-on pas d'ores et déjà intégrer dans ce projet le futur échangeur du Grand Paris Express et améliorer la connexion avec le métro (aller du T2 au métro un jour de pluie ou vent est un véritable enfer sur ce pont), ou pourquoi ne pas envisager de relier le Pont de Sèvres au tramway T6 de Viroflay par un tramway ou mieux le « skytran », moyen de transport bien plus économique à mettre en œuvre ? ».

Il s'agit de suggestions extérieures au périmètre du projet soumis à enquête publique.

Le commissaire enquêteur apprécierait aussi une meilleure liaison entre les deux rives.

Un transport collectif dédié est assez illusoire, mais l'amélioration des trottoirs devait être possible : élargissement du tablier du pont (côté trottoir Nord), couverture et écran contre le vent, ...

La question des pistes cyclables semble tout aussi importante : positionnement sur les côtés Nord et/ou Sud, débouché sur Boulogne, ...

« 5°) il me semble plus utile d'aménager la voie royale et le centre de Sèvres ».

Le commissaire enquêteur rappelle que le projet d'amélioration de la Grande Rue sera lié à la réussite des négociations en cours avec le Domaine de Saint-Cloud appartenant à l'Etat.

**9)** Le 10 novembre 2014 : M. Frédéric Dudux, Conseiller municipal de Sèvres et Conseiller Communautaire GPSO :

« Le coût de ce projet 42 millions d'euros, est exorbitant par rapport aux avantages qu'en tireront les usagers, quand avantage il y a : les plus qu'apportent ces nouvelles dispositions (plus de pistes cyclables, un peu d'espace devant le Musée de la Céramique et disparition du viaduc RN118-RD7 pour aller sur Saint-Cloud, ne compensent pas les graves inconvénients qui apparaissent » indiqués ci-après.

« Il n'y a plus de voie de bus réservée dans la dernière partie de la Grande Rue, dans le sens de la descente. La circulation le matin sera encore plus difficile ».

Le commissaire enquêteur précise qu'il ne s'agit actuellement pas d'une véritable « voie de bus » mais d'une dérivation de quelques dizaines de mètres pour déposer les passagers sur un îlot central, après avoir attendu aux feux avec les autres usagers.

La dégradation sera faible par rapport à cet état actuel ... alors que le projet prévoit un futur arrêt de bus au plus près du T2.

« L'accès à la gare du T2 pour les piétons des bureaux de la Cristallerie (2,6 rue Troyon), devient plus compliqué : le souterrain passant sous la RD9 disparaît. Il faudra dorénavant passer par 4 à 6 feux et traverser jusqu'à 8 voies de circulation tout en allongeant les trajets.

La sortie des résidences bateau entre le rond-point de la rue Troyon et la portion 4 voies de la RD7 en allant vers Meudon ne pourra se faire dans la direction de Sèvres !! Les usagers devront aller jusque Meudon pour ensuite revenir sur Sèvres ! C'est absurde ! ».

Le commissaire enquêteur rappelle que le gestionnaire du domaine public fixe les règles de sens unique ou de mise en place de lignes blanches ou de banquette centrale.

Dans le cas présent, l'élargissement de la D 7 rend ces règles plus contraignantes indispensables, même en absence de ce projet.

Il se trouve que la sortie du parking de la Cristallerie (logements et bureaux), pourtant de statut privé, dispose de feux tricolores donnant sur un carrefour, ce qui est assez exorbitant du droit commun mais permet aux véhicules de sortir vers toutes les directions.

Sa suppression induit à un impact significatif pour ces occupants.

Cela fait l'objet d'un examen particulier par le commissaire enquêteur.

*« Le Musée de la Céramique, malgré la dépense pharaonique, reste coupé de la Seine par une RD7 très présente.*

*Ce projet doit être revu, simplifié, pour contenir la dépense en dessous de 5 millions d'euros, en axant les modifications pour de meilleures circulations douces et des accès facilités pour les personnes à mobilité réduite. Le reste du budget pourra alors être employé à des travaux utiles, comme l'aménagement du centre de Sèvres, ou bien l'aide à la rénovation de logements sociaux ».*

Le commissaire enquêteur constate que le projet réduit considérablement la superficie de « bitume » entre la Seine et la Cité de la Céramique, notamment avec la suppression du demi-giratoire. Il n'est pas question d'enterrer la RD7 et son état à 2 x 2 voies n'est pas un sujet de l'enquête publique puisqu'il s'agit d'un projet départemental poursuivi depuis des dizaines d'années.

Si le projet apparaît en effet être assez onéreux, le commissaire enquêteur n'a pas repéré de « gisement » significatif d'économies, sauf à laisser les lieux en l'état.

**10) 12 novembre 2014 : anonyme**

*« Le projet suscite plusieurs interrogations :*

*1) Stationnement : parking Manufacture supprimé alors que celui du T2 déjà saturé. Le creusement du puits du Tunnelier pour la réalisation de la gare Pont de Sèvres (ligne 15 GPE) va déjà réduire considérablement le nombre de places de stationnement du T2. Quid s'il n'y a plus assez places de stationnement dissuasif, qui permet de laisser la voiture et prendre les TC vers Paris ou la Défense ? ».*

Le commissaire enquêteur distingue les effets temporaires (notamment en interface avec la durée des travaux du tunnelier de la ligne 15 du GPE) et l'état final du projet présenté à l'enquête publique.

Le Conseil général indique que le parking du T2, tel qu'il est prévu à l'issue de la réalisation des différents projets, est correctement dimensionné.

Le commissaire enquêteur en prend acte mais cela ne correspond pas aux témoignages recueillis.

Il s'interroge sur l'accessibilité au Domaine de Saint-Cloud pour les usagers à mobilité réduite.



« 2) *Intermodalité : vu la complexité des cheminements piétons, l'intermodalité entre T2, gare routière des bus, Pont de Sèvres, la station de métro Pont de Sèvres et la partie gare du GPI, ne semble pas optimale* ».

Le commissaire enquêteur en est d'accord, mais la largeur de la Seine sépare le T2 de tous les autres modes de transport cités. L'échangeur situé sur Boulogne ne fait pas partie de l'enquête publique, bien qu'il soit en effet difficile à traverser pour des piétons ou des cyclistes.

« 3) *Articulation des politiques publiques entre CG 92 et GPSO : l'aménagement du parking T2 est sous maîtrise d'ouvrage GPSO, donc le Conseil général ne peut garantir la création de places supplémentaires sur ce site, après suppression du parking de la manufacture. Entre CG92 et SGP : il va y avoir effets cumulatifs entre les chantiers M15 (SGP) et ce projet d'échangeur (CG 92) comme le souligne l'avis de l'Autorité environnementale. La réponse du maître d'ouvrage CG92 est tout à fait insuffisante (cf. page 330 chap. IX étude d'impact). QUID des bases chantiers, du stationnement, des perturbations sur le fonctionnement de la base nautique de l'île Monsieur, équipement public plébiscité par tous les sportifs amateurs de plein air et attachés à la protection de l'environnement ?* »

Le commissaire enquêteur reconnaît que les effets transitoires ne sont pas très précisément décrits et notamment les effets cumulatifs de plusieurs chantiers sur le même secteur.

Néanmoins, comme le Conseil général et au cœur de la gestion de presque tous ces espaces publics, cela permettra d'étudier des éléments successifs d'un phasage qui sera particulièrement complexe.

C'est pourquoi, le commissaire enquêteur estime que le dossier a été pertinemment rédigé en ne s'engageant pas trop sur des éléments qui dépendront de différentes conjonctures qu'il est impossible d'anticiper précisément.

« 4) *Dépose-minute : problème déjà souligné lors de la concertation. En l'absence d'emplacements réservés, il y aura des déposes-minute sauvages (comme c'est déjà le cas devant l'entrée du parking de stationnement du T2 ce qui pose des problèmes de sécurité graves et importants* ».

Le commissaire enquêteur indique que le ticket d'accès au parking du T2 est gratuit pour une dépose-minute.

« 5) *Forme d'enquête publique : Un guide d'utilisation (de lecture) synthétique, pour faciliter la lecture et la compréhension du dossier d'enquête publique devrait être fourni par le maître d'ouvrage* ».

Le commissaire enquêteur reconnaît que le dossier est très épais, ... ce qui est principalement dû à la nécessité de répondre par avance à toutes les questions, sur tous les domaines.

De plus, il reconnaît que le sommaire de l'étude d'impact est malcommode, les informations parfois redondantes et le résumé non technique non mis en évidence, ce qui rend la perception rapide de l'étude d'impact plus difficile.

« 6) Coût de l'ouvrage : 40 millions d'euros, est-ce bien raisonnable dans la conjoncture économique actuelle ?

*Habitante de Sèvres depuis plus de 20 ans et utilisant les transports en commun avec de grandes difficultés d'accès au Pont de Sèvres ((bus) 171, pas assez fréquent, pas de site propre et transports bondés) ».*

Le commissaire enquêteur s'est posé la même question durant toute l'enquête publique, dans la mesure où le projet, dans un milieu très contraint, ne peut être optimal mais s'avère forcément être un compromis.

Il rappelle qu'il faut le comparer à l'état actuel et non pas au projet de ses rêves ... d'autant qu'on n'a pas tous les mêmes rêves.

**11)** Le 13 novembre 2014 : M. Dominique Tessier (Sévrien depuis 1992) :

*« Je ne vois pas l'intérêt de ce projet !*

*1) Le planning annonce le début des travaux pour 2 018. Or ceux du tunnelier de la ligne M15 seront encore en pleine effervescence. Les 2 chantiers vont ajouter leur impact négatif, en particulier, où se situera la « base travaux » de l'échangeur ?*

*Pour la ligne M15, il a été dit lors de la concertation que la base travaux serait installée sur la rive de la Seine, juste de l'autre côté du Pont de Sèvres par rapport à la station T2 ... celle de l'échangeur viendra-t-elle se surajouter ? Dans ce cas, comment ? Sinon, où la mettre sans gêner d'avantage les usagers ? ».*

Le commissaire enquêteur reconnaît que les explications sur le phasage restent assez générales. Néanmoins, les grands enjeux sont présentés et l'organisation détaillée du phasage et des espaces de chantier s'élaborent en phase opérationnelle, y compris avec les entreprises adjudicataires qui peuvent avoir de bonnes idées.

« 2) N'y a-t-il pas lieu de craindre que les travaux de l'échangeur ne viennent amputer le si utile parking de l'île de Monsieur ? Ce parking est déjà menacé de réduction du fait du chantier du Tunnelier M15 ! Car c'est un équipement public très important et souvent saturé ».

Le commissaire enquêteur souligne que le dessin du projet n'impacte pas ce parking. En revanche, la phase de travaux du tunnelier M15 impacte celui-ci.

Le dossier localise le positionnement de la base-vie, entre la Seine et la RD7, au Sud du site. Il est évident que d'autres lieux seront neutralisés durant la phase de travaux, qu'il est difficile de dimensionner tant que le projet n'est pas complètement figé et tant que son phasage opérationnel n'est pas définitif.

Néanmoins, c'est rarement la crainte d'un impact transitoire qui interdit de réaliser une opération ... ce qui n'enlève en rien la nécessité d'en minimiser l'impact.

*« 3) Il s'agit d'une dépense de plus de 40 millions d'euros sans compter les futurs débordements. Est-ce vraiment une priorité ? Les arguments utilisés (« lisibilité de la circulation, cheminements piétons et cyclistes... ) me semblent surtout destinés à masquer une réalité : ENCORE UN PROJET 100 % AUTOUR DE L'AUTOMOBILE ! et donc archaïque. Il y a tant d'autres priorités à Sèvres et dans le 92 centre, pour favoriser les mobilités intelligentes ... ».*

Le commissaire enquêteur contrebalance cette affirmation par le rappel des avancées considérables en faveur d'autres sujets que le « tout automobile » :

- la suppression d'un viaduc et d'un souterrain,
- la réduction considérable des superficies en « bitume »,
- la création de circulations piétonnes accessibles aux PMR sur tout le projet,
- la création de pistes cyclables sur tout le projet,
- la création d'arrêts de bus à proximité du tramway T2,
- l'amélioration paysagère considérable de l'espace urbain.

*« 3) La disparition du parking situé à proximité de la Manufacture de Céramique et de l'entrée du Parc de Saint-Cloud, pose de gros problèmes. Le parking de l'Île de Monsieur est souvent saturé. Je l'emprunte assez souvent pour le savoir ! La suppression du 2<sup>e</sup> parking entrainera un effet report ingérable, a fortiori si le parking de l'Île (de) Monsieur est durablement réduit du fait des travaux.*

*Sans compter que le parking de l'Île de Monsieur sert aussi à assurer le bon fonctionnement de la base nautique et de l'aire récréative attenante, autre équipement public très utile, financé par les contribuables dans l'intérêt général et dont la desserte doit absolument rester préservée ».*

Le commissaire enquêteur remarque que la même personne qui critique le « tout automobile » réclame aussi plus de parkings.

Polémique mise à part, il s'agit d'un sujet significatif, même si un parking largement dimensionné peut aussi tendre à attirer les voitures.

Dans le cas présent, le commissaire enquêteur a les mêmes inquiétudes, mais considère qu'un dimensionnement un peu contraint des parkings participe de l'incitation au transfert modal.

Néanmoins, le parking localisé à l'entrée du Domaine de Saint-Cloud assure un rôle un peu différent de celui du tramway et le projet de sa suppression complète interpelle.

*« 4) Enfin, on doit constater que les projets d'aménagement se succèdent, les uns sous maîtrise d'ouvrage Conseil général (RD7-échangeur), les autres sous maîtrise d'ouvrage (de l') Etat via la SGP, mais en se superposant sans vraie cohérence. L'occasion aurait été belle de prévoir un véritable pôle intermodal d'échanges au niveau des transports publics, des parkings et des vélos. Il n'en est rien hélas.*

*CONCLUSION : beaucoup de nuisances et un gros budget pour un projet ringard. On veut bien faire travailler les sociétés de BTP mais quand même pas pour ça ».*

Le commissaire enquêteur rappelle que l'espace est ici particulièrement contraint (taille, présence de la RN118 et importants dénivelés).

Le nœud intermodal est plutôt localisé sur Boulogne-Billancourt, avec la gare routière et le métro existants et aussi le projet de ligne M15.

Il semble qu'un projet de parking surveillé pour les vélos y aurait néanmoins sa place.

**12)** Le 13 novembre 2014 : Mme Joanne Losat, 28 rue Troyon :

*« Habitant rue Troyon depuis 2 ans, je ne vois pas l'intérêt de travaux aussi démesurés pour un effet moindre. La construction d'une troisième voie juste en bas de notre immeuble est absurde et absolument nuisible pour l'ensemble des copropriétaires : DESTRUCTION du parking, augmentation de la pollution, NUISANCES SONORES, tout ça pourquoi : élargir la voie routière sur 300 m !! Super... »*

*Je ne vois pas la pertinence de réaménager complètement l'échangeur, à part faciliter les accès piétons qui sont déjà convenables, j'ai du mal à voir l'intérêt d'un tel projet.*

*En espérant que les remarques des contribuables et citoyens soient prises en compte ».*

Le projet prévoit 3 files de voitures pour 3 des 4 entrées du rond-point (dont à proximité de l'immeuble de la Cristallerie).

L'objectif n'est pas d'augmenter la circulation Générale sur les voies en question mais de pouvoir stocker le nombre de voitures nécessaires durant chaque phase de feu rouge.

L'étude de trafic annexée à l'étude d'impact en montre la nécessité.

Le commissaire enquêteur n'est pas un expert en modélisation de trafic et se doit de partir des résultats des études de simulation pour donner son avis.

**13)** Le 14 novembre 2014 : M. Jean, 24 rue Troyon :

*« Le projet présenté implique que nous sortions vers Issy-les-Moulineaux pour amener ma fille à l'école Ste-Jeanne-d'Arc. Il est totalement aberrant (en interdisant) que je me rende à mon travail à Boulogne ».*

Il s'agit de la problématique de la sortie vers le Nord de l'ensemble immobilier de La Cristallerie, ayant donné lieu à de précédentes observations et à une attention particulière du commissaire enquêteur.

**14)** Le 14 novembre 2014 : M. Alain Viallia, Président de l'Association des Amis de l'Île de Monsieur :

*« Le projet est-il nécessaire pour remplacer un échangeur qui fonctionne correctement et qui est « encore en bon état » ? »*

*Dans un pays aux finances « compliquées », alors qu'entreprises et ménages subissent des hausses d'impôts et de charges sans précédent, est-il raisonnable de dépenser 42 millions d'euros dans un projet très largement d'agrément.*

*Ne pensez-vous pas que l'image du département du 92 soit celle d'un département de riches et qui ne sait que faire de son argent ? Ne vaudrait-il pas mieux employer les 42 millions pour faire baisser la pression fiscale départementale ? »*

*Par ailleurs, entrer et sortir de Sèvres en voiture va être compliqué par ce projet ».*

Le commissaire enquêteur n'a pas à commenter les aspects politiques, même s'il est évident que d'autres pays ou d'autres départements moins favorisés auraient évidemment des priorités d'aménagement plus terre à terre.

**15)** Le 14 novembre 2014 : M. Christian Lévi, 28 rue Brancias (automobiliste, piéton, cycliste) :  
« Envisager un projet de coût initial > 40 millions d'Euros, c'est finir à 60 millions.

Je constate que :

1) *l'intégration en amont sur Sèvres n'est pas prévue du point de vue cycliste ou piéton ».*

Le commissaire enquêteur souligne que le dossier l'indique comme un projet ultérieur, lié notamment à l'issue des négociations avec le Domaine de Saint-Cloud.

2) « *les files (direction) Boulogne > Sèvres de cyclistes ne sont également pas prévues en zone protégée (penser que les cyclistes traverseront à Boulogne est une aberration) ».*

Le commissaire enquêteur rappelle que le projet prévoit le maintien de la piste cyclable bidirectionnelle implantée sur le trottoir Sud du Pont de Sèvres. Outre la difficulté technique d'accès depuis Boulogne, il est évident que cette implantation n'est pas naturelle pour des cyclistes, tout au moins ceux qui pratiquent le vélo pour des réels déplacements (hors loisir familial), ce qui constitue une des interrogations du commissaire enquêteur.

3) « *Il n'est pas non plus prévu de passage piéton agréable et protégé de la pluie pour traverser le Pont de Sèvres ».*

Le commissaire enquêteur constate en effet que la traversée piétonne du pont s'effectue ... à l'air libre, comme sur tous les ponts (sauf le Ponte Vecchio de Florence), avec tout de même un paysage des plus agréables.

« *Il est prévu un ascenseur : espérons qu'il ne sera pas toujours en panne ! ».*

Pour ce qui est des ascenseurs, le management de leur gestion est un vrai sujet restant à traiter. Néanmoins, c'est à comparer à l'état actuel où rien n'existe ...

4) « *Si on rajoute le coût cumulé des travaux sur Sèvres, sur la RD7, du Grand Paris, on dépasse largement les 100 millions d'euros : cela vaudrait le coup d'avoir un seul maître d'ouvrage général pour veiller que l'intégration des projets le soit avec les autres ».*

Le rôle de chaque maître d'ouvrage est défini par ses prérogatives. En l'occurrence, le site présente l'atout que la quasi-totalité des espaces publics concernés (sauf la bretelle à démolir) est de gestion départementale, de même que les quais de Seine.

Il demeure néanmoins logiquement d'autres intervenants en périphérie : le gestionnaire du tramway, GPSO pour le parking du T2, la SGP pour la future ligne M15 et les concessionnaires de réseaux. Il s'agit d'une situation usuelle de partenariat à laquelle les intervenants sont habitués.

**16)** Le 20 novembre 2014 : M. J-L Merklen :

*« En plein accord avec ceux qui souhaitent un passage piéton traversant la RD7 (route Saint-Cloud - Issy-les-Moulineaux) plus près du Pont de Sèvres.*

*L'accès du T2 pour un piéton venant de la mairie de Sèvres est allongé par :*

- la double traversée et la Rue Grande (modification récente),*
- la suppression du passage pour piétons traversant la RD7 au niveau de l'entrée de la station du T2 ».*

Le commissaire enquêteur rappelle que la « double traversée » a été imposée pour des raisons de sécurité face à l'étroitesse du trottoir dont il apparaît de plus en plus qu'il constitue un endroit de risques pour les piétons.

Ce problème devrait être ultérieurement résolu par un accord avec le Domaine de Saint-Cloud.

*« La traversée de la RD7 au niveau de la Place de la Libération est reporté en amont de la Seine, ce qui pénalise le piéton allant vers Boulogne par le trottoir en amont du Pont de Sèvres ».*

Le commissaire enquêteur ne comprend pas la remarque, dans la mesure où le rond-point de la rue Troyon dispose de passages piétonniers sur tout son pourtour (en amont comme en aval).

*« Ces modifications peuvent être considérées comme un désintéret du « staff » municipalité - département vis-à-vis de la circulation douce piéton. Voir également la remarque du 17 novembre 2014 sur le registre d'enquête publique sur le PLU de Sèvres ».*

Le commissaire enquêteur rappelle qu'un projet est une suite de compromis visant à concilier des objectifs, parfois antagonistes, d'occupation d'un même espace.

Néanmoins, il faut reconnaître que les usages ne sont pas toujours mis strictement sur un pied d'égalité, car une erreur de dimensionnement des voies routières occasionnerait immédiatement un engorgement global ... alors qu'un tracé piétonnier maladroit peut sembler n'avoir qu'un impact très ponctuel.

La difficulté de telles études est d'arbitrer ou de concilier.

En tout cas, le projet est à comparer à l'état actuel qui est déplorable pour les piétons et cyclistes.

*« Sortie des immeubles 16-24 rue Troyon et au-delà vers Issy-les-Moulineaux : les concepteurs seraient conscients d'un problème, mais ne trouveraient pas de solution. Peut-on connaître les contre-propositions proposées et les causes de leur refus ?*

*Le maintien en l'état du projet contrarie les usagers des parkings et dépose-minute, qui ont axé leurs activités sur Sèvres, en augmentant les temps de trajet voiture et augmente le trafic sur la RD7. A terme, amener « ce sous-quartier » à orienter ses activités sur Issy-les-Moulineaux et par conséquence, à se désintéresser de Sèvres ».*

Le sujet a longuement été regardé par le commissaire enquêteur et le Conseil général.

Trois idées ont été évoquées :

1. faire sortir le parking en pied de la bretelle de sortie de la RN118, avec des feux tricolores en écluse,
2. faire sortir comme actuellement, mais avec le franchissement du futur terre plein, avec des feux tricolores supplémentaires,
3. inverser le sens du parking, afin de sortir plus loin sur le quai, avec des feux tricolores supplémentaires.

Finalement, la 2<sup>e</sup> hypothèse semble préférable.

*« Dépose-minute : je ne vois pas bien les points de « dépose-minute ».*

Le parking localisé à proximité du tramway T2 permet dès à présent la dépose minute, car le ticket est gratuit pour une courte durée.

**17)** Le 21 novembre 2014 : M. Jean-Pierre Schaeffe :

*« Il ne me semble pas raisonnable de voir un projet aussi ambitieux porter uniquement la marque du CG 92, sans que soient précisées les options de la Commune et de l'EPCI sur le traitement d'entrée de ville.*

*Si, sur le plan technique, le CG propose des solutions intéressantes, avec arrêt de bus reporté vers le Pont et un traitement qui semble cohérent pour les circulations 2 roues, il n'est pas acceptable que l'approche technique sur le trafic (pièce 1 annexée) comme la solution d'aménagement (pièce C ??? de mars 2013) s'arrêtent pile à l'endroit où devrait commencer le projet d'entrée de ville qui est attendu de longue date ».*

Le commissaire enquêteur rappelle qu'il est missionné pour un projet dont le périmètre, la définition et le financement sont à peu près cernés.

Au-delà, par exemple pour l'aménagement futur de la Grande Rue de Sèvres, ce ne sont pour l'instant que des idées sur lesquelles le Conseil général ne peut pas s'engager.

*« En fait, le dessin de novembre 2013 indique un triangle asphalté au droit du « Jardin du Potager » qui conduit à une réduction moyenne du trottoir, donnant une impression d'entonnoir. Où est le problème ? Cet espace vide et délabré relève-t-il d'une entité rétive à tout dialogue (Monum ? Ministre de la culture) ou d'une collectivité locale étrangère au débat (ville de Saint-Cloud) ou bien n'y a-t-il aucune manifestation d'intérêt de la ville de Sèvres ou de GPSO pour approuver une transition digne entre l'aménagement de la Grande Rue et le réaménagement du RD ? ».*

Entre le trottoir de la Grande Rue et le futur aménagement du large trottoir, il y a en effet le Jardin Potager, qui appartient au Domaine de Saint-Cloud. C'est pourquoi le projet bloque sur une parcelle qu'il conviendra de faire ultérieurement muter.

*« Le problème d'un ????? entre ce projet et l'aménagement de la Grande Rue relève-t-il de cette enquête publique ? Assurément, car un avis de cohérence doit animer un tel projet, au besoin, en veillant à ce que le CG fasse pression sur les divers partenaires impliqués pour que ce passage piétons (et 2 roues) fonctionne bien dans la liaison RD et Grande Rue ».*

Si le commissaire enquêteur doit s'intéresser à l'environnement général du projet, l'avis à donner correspond au périmètre défini par le projet.

Il est évident que la question du Jardin du Potager demeure un problème ... à résoudre ultérieurement, mais qui ne justifie pas de bloquer l'ensemble du projet.

C'est au contraire le lancement opérationnel du présent projet qui peut débloquer la situation du Jardin du Potager.

*« A noter que je n'ai pas vu de mention du trafic prévu / 2 roues / TC dans le gros gossier (pièce 1). Ai-je mal lu ? L'ambition est bien de diminuer le trafic VP à terme. Cela passe par un réel confort et agrément d'usage pour les piétons et 2 roues. C'est une évidence, mais encore faut-il la mettre en œuvre ».*

Il n'y a en effet pas de modélisation de l'évolution du trafic de piétons et 2 roues, ce qui n'est de toute façon généralement pas établi sur d'autres projets et n'apporterait pas un grand intérêt pour le dimensionnement des ouvrages.

*« Le croquis page 203 de la pièce G n'est pas convaincant non plus car il s'arrête comme l'autre, au même endroit litigieux ».*

Même réponse que précédemment.

*« Les réponses apportées à l'Ae (Autorité environnementale) (pièce H) page 15 ne sont pas du tout convaincantes au sujet de la cohérence du traitement du Jardin du Potager ».*

C'est normal, car le sujet reste à l'étude et les négociations semblent compliquées.

*« Paysagement : Plusieurs personnes citées dans le rapport d'enquête publique se soucient de la réalité des plantations d'arbres figurant dans le projet.*

*C'est aussi l'avis de l'Ae. Les croquis comme celui figurant page 267 de la pièce G sont-ils sincères ou des rêves d'artiste ? Il sera intéressant de veiller à un indicateur ??? des plantations d'arbres (de haute tige) rapporté à l'ensemble du projet ».*



Les positionnements des futures plantations restent évidemment indicatifs, à ce stade du projet. Le commissaire enquêteur se soucie surtout que l'on ne reparte pas d'un désert, sous prétexte qu'un arbre ne serait pas à la place idéale. Néanmoins, la modification du modelé de terrain en fonction des pentes maximales à gérer (pour les voitures comme pour le PMR) laissera peu de liberté de nivellement du paysagement et donc de maintien de certains arbres en place.

Peut-être que des mises en jauge et replantations pourront être envisagés, afin d'éviter de partir de nouveaux sujets maigrichons.

De plus, pour l'esplanade, on pourrait garder les arbres actuels en phase transitoire, en attendant que l'alignement le long de la RD7 ait une taille au moins juvénile.

**18)** Le 22 novembre 2014 : anonyme :

*« Habitant au 24, rue Troyon, partie locative, nous nous sentons les oubliés de Sèvres, et cela se prolonge : le projet partait bien, sauf que nous allons être contraints d'aller faire demi-tour à Issy-les-Moulineaux pour aller à Sèvres, Boulogne, la Défense.*

*Les 28, 24, 22 et 26, rue Troyon a de nombreuses sociétés et donc beaucoup de voitures à entrer et à sortir. Les taxis qui voudraient emmener les PDG de ces sociétés idem auront des contraintes de temps et de parcours. Merci de revoir sortie pour aller Sèvres, Boulogne, la Défense ».*

Les taxis des PDG intéressent moins le commissaire enquêteur que la vie quotidienne des habitants et utilisateurs.

Boutade mise à part, ce point constitue un vrai point faible du projet, pour lequel le commissaire enquêteur a demandé au Conseil général d'étudier des variantes permettant le « tourne à gauche » en sortie du parking.

Néanmoins cet important sujet n'est pas assez considérable pour refuser l'ensemble du projet.

**19)** Le 22 novembre 2014 : Dominique Fruchter, 24, rue des Fauvettes 92260 Fontenay :

*« J'utilise la correspondance entre le tramway T2 et les bus de la ligne 179 pour effectuer le trajet entre la Défense et Vélizy. Actuellement je ne peux utiliser les nombreux bus directs RATP ou Phébus qui effectuent la liaison directe entre le métro Pont de Sèvres et Vélizy. J'espérais que le nouvel aménagement permettrait aux (bus) directs de desservir l'arrêt au niveau du T2, un moyen de transport structurant dans les deux sens ».*

Il est tentant de souhaiter que le T2 constitue un nœud de correspondances.

Néanmoins, il serait illusoire d'imaginer qu'un bus pourrait couper la file de voitures se dirigeant de Boulogne-Billancourt vers Sèvres pour prendre la voie rapide sur la gauche.

*« J'observe que certains automobilistes font des arrêts « minute » sur l'arrêt de bus situé au niveau du T2 puis font marche arrière pour finalement s'engager sur la RN118. Je ne vois pas pourquoi les bus ne pourraient pas en faire autant (je plaisante) !*

*Je note que les directs pourraient desservir l'arrêt Musée de Sèvres T2 en utilisant les ronds points créés. Il est possible que le détour ne prenne que 2-3 minutes. Voir avec le STIF ».*

Le problème est que s'arrêter et prendre les ronds-points ne constitue plus un trajet direct. De plus, on rappelle que l'évolution des lignes de bus est décidée par le STIF et non par le Conseil général.

**20)** Le 22 novembre 2014 : anonyme

*« Excellents documents, superbes maquettes, mais je ne vois pas beaucoup l'intérêt de ce projet à 40 millions d'euros ! Cela conduirait simplement à une amélioration du paysage urbain et notamment la mise en valeur du Musée de la Céramique.*

*J'oubliais de mentionner l'élargissement des arrêts d'autobus, quelques pistes cyclables et un cheminement piétonnier vers Sèvres d'une centaine de mètres.*

*En définitive, un projet très cher, mais ne sommes-nous pas le département le plus riche de France ? Mais que l'on ne me parle plus des difficultés financières de notre pays ... ».*

Le commissaire enquêteur comprend tout à fait cette position. Les Hauts-de-Seine sont en effet un département assez riche et ce site est très emblématique.

Mais en même temps, on peut aussi accepter de ne rien changer et de garder un échangeur autoroutier en pleine ville.

**21)** Le 25 novembre 2014 : anonyme :

*« Il manque des places de parking dépose-minute et des arrêts spécifiques pour le covoiturage, largement utilisé et actuellement, c'est le rond-point de la manufacture et sa grande entrée qui sont utilisés pour ces arrêts minute. Sa disparition va entraîner des encombrements supplémentaires si aucun autre aménagement n'est fait, en particulier, de Sèvres vers la RN118.*

*Je pense donc qu'il faut rajouter un espace covoiturage avec accès rapide et aisé à la RN118 et prévoir une possibilité d'arrêt minute dans le parking du T2 qui ne soit pas payant, sinon les gens continueront à s'arrêter en double file ».*

Le commissaire enquêteur a aussi personnellement pratiqué le covoiturage devant la Cité de la Céramique, endroit très pratique en effet.

Le Conseil général a confirmé que la prise de ticket au parking du T2 est gratuite pour les usagers qui n'y restent que quelques minutes, ce qui est en principe le cas pour du covoiturage.

**22)** Le 25 novembre 2014 : anonyme :

*« La maquette est très belle, mais 40 millions d'euros au départ, 4 ans de travaux ... et de difficultés de circulation, combien de millions d'euros à l'arrivée ?*

*Le Musée de la Céramique est déjà bien visible, la circulation à peu près correcte. Nos élus de tous niveaux continuent à avoir la folie des grandeurs. Quand donc vont-ils songer aux économies que tous doivent impérativement faire ? NON à ce projet en l'état actuel des finances françaises. Quand elles iront mieux, on pourra en reparler ».*

Plus de 40 millions d'Euros, c'est à la fois beaucoup et peu quand on fait un projet pour au moins 40 ans et qu'il concerne autant de monde dans un site si emblématique.

**23)** Le 26 novembre 2014 : anonyme :

*« Je suis Sèvrien depuis 1968 et je pratique régulièrement ce carrefour, aussi bien comme automobiliste que comme piéton et j'en connais toutes les entrées / sorties automobiles et les différents passages piétons.*

*Pour les véhicules, ce projet devrait supprimer environ une demi douzaine de feux mais ajoute 2 ronds-points qui seront autant de points de blocage en cas de trafic un peu dense et je ne vois pas comment ce projet pourrait rendre la circulation plus sûre et plus fluide ? ».*

La sûreté devait être apportée par un ralentissement de la vitesse ; l'augmentation de la fluidité n'est pas un des objectifs principaux.

En principe, la gestion informatisée des phases des feux devait permettre d'éviter l'engorgement (sauf aux moments critiques, comme les vendredis soirs).

*« Quant aux piétons, leur parcours ne me semble pas significativement amélioré et ce qui est proposé pourrait être réalisé avec le carrefour actuel avec seulement un petit effort de réflexion et d'imagination ... ».*

Le commissaire enquêteur apprécie l'axe piétonnier rectiligne depuis le pont jusqu'à la Grande Rue (à poursuivre ensuite sur l'emprise du Jardin du Potager) et l'accessibilité complète aux PMR, ce qui n'est largement pas le cas actuellement.

*« En conclusion, il me paraît complètement déraisonnable, particulièrement dans une période où la chasse au gaspi est un devoir national, d'engager une dépense de 40 millions d'euros (qui se terminera, comme d'habitude, à 60 ...) pour des améliorations de circulation qui sont loin d'être prouvées et que la seule « mise en valeur » du Musée de la Céramique ne saurait justifier. Et sans compter le « bazar » que subiront les automobilistes pendant les quelques années que dureront les travaux ! Mais le lobby des bétonneurs voit sans doute les choses autrement ... ».*

Le commissaire enquêteur estime que les principales améliorations concernent les modes actifs (piétons et 2 roues... malgré certains inconvénients) et le paysage urbain, dont la Cité de la Céramique fait partie, mais pas de façon majoritaire.

**24)** le 27 novembre 2014 : M. Yann Fradin, animateur du groupe de travail « Se déplacer à vélo à Sèvres » et du « comité Sèvrien de Développement Durable » (CSDD) indique avoir pris connaissance du dossier ce jour et transmettre prochainement un avis écrit.

Le 28 novembre 2014, il communique un avis qui « actualise l'avis n° du 5 avril 2013 remis lors de la concertation préalable de 2013 sur ce projet. Le Groupe de travail du CSDD « Se déplacer à vélo à Sèvres » avait organisé une visite collective de l'exposition le 19 mars 2013 et participé à la réunion publique du 26 mars 2013.

*Le projet d'aménagement présenté améliore de façon considérable tant la circulation des vélos que des piétons, notamment l'accès au pont de Sèvres et à la gare du T2 Musée de Sèvres, et apporte de véritables améliorations par rapport au projet présenté en 2013 (notamment au niveau du stationnement des bus et de l'accès à la berge par la rive sud du pont de Sèvres (création d'un ascenseur et d'un escalier). Il est en effet mentionné qu'un des 3 grands objectifs du projet est de « faciliter les déplacements de tous, dont celui de créer des cheminements cyclables » (page 11 de la Note explicative - pièce C).*

*Cependant le Groupe de travail observe les points suivants :*

*1. La suppression de piste vélo sur le pont de Sèvres rive Nord (côté gare) : le projet présenté à la concertation en 2013 proposait une piste unidirectionnelle sur le trottoir piéton déjà très encombré aux heures de pointes.*

*Le Groupe de travail avait fait valoir qu'un tel aménagement engendrerait nécessairement des conflits piétons/vélos. Une solution n'empiétant pas sur l'espace piéton devait être recherchée. D'autre part, étant unidirectionnelle, la piste cyclable ne permettait pas aux cyclistes de Boulogne-Billancourt se rendant au tramway (notamment en semaine : de nombreux vélos sont déjà quotidiennement accrochés aux grilles du pont de Sèvres au droit de l'ancienne gare) et au parc de Saint-Cloud (très fréquents le week-end) de repartir aisément à Boulogne-Billancourt.*

*Le Groupe de travail considère que « l'ajustement » (page 20 de la Note explicative – pièce C) qui entraîne la suppression de toute circulation cycliste sur la rive nord du pont de Sèvres (page 20 de la Note explicative - pièce C) est encore moins satisfaisant et est surtout irréaliste.*

*Le trottoir de la rive Nord du pont de Sèvres est déjà très emprunté par les cyclistes.*

*Si le flux de cyclistes peut être incité à emprunter la rive Sud lorsque cela est possible (circulation Sèvres > Boulogne-Billancourt et retour vers le centre de Sèvres), la circulation cycliste ne peut qu'être amenée à se développer fortement dans les années à venir sur la rive Nord du pont de Sèvres avec le projet de promenade des jardins (entrée de Sèvres, présentée rapidement et avec intérêt dans le dossier d'enquête publique), l'amélioration espérée de l'accessibilité cyclable de la tête du pont de Sèvres côté Boulogne-Billancourt, le développement de l'usage du vélo, l'extension de Velib' à partir de 2017 ...*

*Aussi le Groupe de travail demande que soit trouvée une solution permettant une circulation bi-directionnelle des cyclistes sur la rive Nord du pont de Sèvres ».*

L'historique du schéma présenté en phase de concertation et les analyses présentées sont pertinents. L'argument de l'accès cycliste au tramway semble néanmoins secondaire par rapport à l'enjeu de l'accès à Sèvres, au Domaine de Saint-Cloud et aux pistes cyclables le long de la Seine.

Le commissaire enquêteur est persuadé de la quasi-complète inutilité de la piste cyclable à contresens sur le trottoir Sud du Pont de Sèvres.

Le Conseil général avait un temps étudié la possibilité de construire un encorbellement latéral au pont (côté Nord) afin d'y positionner une piste cyclable bidirectionnelle, projet qui s'est avéré être très onéreux.

Néanmoins la solution présentée en enquête publique n'est pas satisfaisante et le sera encore moins une fois que le verrou du Jardin du Potager aura disparu et que l'accès au centre de Sèvres et vers Versailles sera raisonnablement possible.

## « 2. Faciliter la circulation des vélos

*Dans l'ensemble du réseau cyclable, deux angles droits nécessitent un arrondissement pour ne pas casser la vitesse des cyclistes et dissuader l'usage de ces voies : Figure 14 (page 13 Caractéristique des ouvrages - pièce E) ; Figure 5 (Pièce G).*

*Par ailleurs, le Groupe de travail sollicite la mise en place des panneaux de « tourne à droite » ou « tout droit » aux feux, comme ils ont été presque généralisés depuis un an avec succès sur les routes départementales dans Boulogne-Billancourt ».*

La remarque concernant les angles vifs des pistes cyclables est pertinente.

Néanmoins, tout dépend du type de cyclistes à qui on s'adresse :

- la promenade « papa, maman et les enfants » n'est pas gênée par des angles et des feux fréquents ;
- les modes « transport » ou « sportif » ne peuvent pas s'y adapter, ne serait-ce que parce que le rayon de giration d'un vélo de route ne le permet pas.

Il convient d'avoir une sérieuse réflexion sur les types de cyclistes auxquels les pistes sont supposées s'adresser ... et d'accepter les autres cyclistes sur les chaussées.

## « 3. Renforcer la sécurité des cyclistes

*Le Groupe de travail demande à ce que des sas (à) vélo (absents sur les schémas) soient systématiquement installés à l'avant des passages piétons à feux.*

*Le groupe vélo est très satisfait de l'élargissement du passage créé par le tunnel sous l'arrivée de la RN118, place de la Libération / rue Troyon, mais demande qu'un travail de conception de grande qualité soit réalisé pour que celui-ci ne se transforme pas rapidement en lieu nauséabond, comme le sont les tunnels piétons actuels ».*

Les sas à vélos sont en effet nécessaires, surtout là où la piste se divise en « tout droit » et « traverser ».

Le nouveau passage souterrain est en effet un sujet à traiter correctement.

Néanmoins, sa largeur importante et le fait qu'il soit disposé dans une continuité urbaine et un secteur plus fréquenté minimisera ces risques. Un éclairage adéquat aidera à la sécurité.

## « 4. Ascenseurs et escaliers

*Le Groupe de travail demande à ce que ceux-ci soient dimensionnés et aménagés pour être utilisables par les vélos. Un rail de descente devrait notamment être prévu dans chaque escalier ».*

Il s'agit de demandes pertinentes. C'est nécessaire pour ce qui est des ascenseurs.

Pour ce qui est des glissières pour vélos, le commissaire enquêteur serait tenté par cet équipement, mais ne sait pas si cela est raisonnablement compatible avec la pente des escaliers et si cela ne risque pas d'être un facteur de danger pour les piétons qui voudraient tenir la rampe.

« 5. Stationnements vélos

*Rappel de la demande 2013 : le Groupe vélo demande à ce que des parkings vélos simples (arceaux) soient installés devant chaque équipement et au plus près de ceux-ci (Cité de la Céramique, tramway, cafés, arrêts de bus, berges, ...). En ce qui concerne le tramway, les stationnements vélos doivent être installés le plus près possible de l'accès aux quais.*

*Le dossier d'enquête apporte très peu d'éléments sur ce sujet. Hors, en raison de la densité de ce pôle d'échange, notamment avec le T2, il convient que les vélos ne stationnent pas sur les trottoirs. Afin de faciliter les accès aux cyclistes, de limiter la concentration des vélos dans cet espace contraint et très fréquenté par les piétons, et limiter les traversées de voirie par les cyclistes, un ensemble de parc de stationnement vélos devrait être prévu à l'arrivée de l'entrée de Sèvres et aux arrivées de Boulogne-Billancourt, sur le pont de Sèvres (à proximité des arrêts de bus). Le Groupe vélo souhaite participer à une concertation sur ce sujet ».*

Cette remarque est aussi très pertinente.

L'espace public étant néanmoins assez compté et les facteurs de sécurité et de surveillance des parkings à vélos fondamentaux, leurs positionnements ne sont néanmoins pas évidents à décider.

En tout état de cause, c'est un travail qui reste à effectuer, dans le cadre de la phase de conception opérationnelle restant à entamer.

« 6. Remarque hors projet concernant la tête du pont de Sèvres côté Boulogne-Billancourt

*Rappel 2013 : le Groupe vélo demande à ce que les aménagements prévus par le comité de pôle du pont de Sèvres et présentés aux habitants il y a 4 ans (donc 5 ans en 2014), permettant l'accès à la station de bus du pont de Sèvres « de plein pied » et à la rue de Sèvres pour les cyclistes et piétons ne soient plus différés ».*

« De façon Générale

*Globalement le Groupe vélo du CSDD souhaite que les pistes cyclables soient rapprochées de la chaussée automobile et n'empiètent pas sur l'espace dévolu aux piétons mais, lorsque nécessaire, à celui dévolu à l'automobile (sur le pont de Sèvres par exemple).*

*C'est principalement le cas sur le pont de Sèvres où l'aménagement proposé n'est pas satisfaisant à cet égard et sur les trajets pont de Sèvres > Grande Rue dans les deux sens. D'autre part, ce mode d'aménagement diminue très fortement la possibilité pour les vélos de rejoindre la piste cyclable depuis la chaussée.*

*Enfin le Groupe vélo du CSDD rappelle son attachement au fait que la chaussée doit rester accessible aux vélos.*

*Le CSDD est à la disposition du maître d'ouvrage pour travailler sur ces différentes options dans les mois et années à venir et se réjouit que le maître d'ouvrage le prévoit (page 18 de la Note explicative - pièce C) ».*

Dans le principe, le commissaire enquêteur souscrit à cette philosophie (les vélos empiétant sur la place des voitures), qui convient à la majorité des cyclistes, mais néanmoins pas à la promenade familiale avec des enfants.

C'est uniquement en pensant à la promenade familiale qu'il estime ne pas pouvoir porter d'avis négatif sur le fait d'avoir des pistes cyclables sur les trottoirs, bien qu'il estime que la cohabitation des cyclistes avec les piétons peut être quotidiennement plus dangereuse qu'avec les voitures.

C'est effectivement la poursuite du dialogue avec les associations d'usagers qui peut permettre d'aller vers plus de crédibilité lors de la phase de conception opérationnelle qui va être entamée.

**25)** Le 28 novembre 2014 : M. Le Trung Bao :

*« Il est dit que « l'avis du commissaire-enquêteur » permettra au Conseil général de déclarer l'intérêt Général du projet.*

*Donc l'avis ne sert à rien, puisque de toute façon, l'intérêt Général du projet sera déclaré.*

*Ce n'est pas plutôt la pertinence, ou non, du projet qui sera déclarée ? Sinon l'enquête perd tout son sens. C'est un quitus pour l'exécution du projet ».*

Le commissaire enquêteur rappelle que l'objet de l'enquête n'est pas d'évaluer l'utilité publique du projet mais qu'il s'agit d'une enquête environnementale visant à apprécier les impacts du projet et à évaluer si d'éventuels impacts négatifs ont été supprimés, réduits ou compensés de façon suffisante, dans le cadre de l'élaboration du projet.

Il n'est pas choquant que le Conseil général se place plutôt dans la perspective d'un avis favorable du commissaire enquêteur, puisque le dossier présenté à l'enquête publique conclut que le projet ne présente pas d'impact grave sur l'environnement.

**26)** Le 28 novembre 2014 : M. Y. Gullot :

*« Il est beaucoup fait état des déplacements en vélo, mais pour autant, les modes principaux de déplacement, hors automobilistes, sont les bus, notamment les nombreux jours de pluie.*

*L'axe Pont de Sèvres > Grande Rue de Sèvres est ainsi le cheminement des nombreux bus 171, 169, 179, liste non exhaustive. Des bus sont faits pour avancer et non pas pour rester coincés de feux rouges en ronds-points. Le cheminement qui leur est aujourd'hui prévu est trop compliqué, à simplifier d'urgence, dans le sens Sèvres > Boulogne ».*

L'axe principal Boulogne > Sèvres conserve le même trajet (quasi-direct et avec un seul feu) qu'aujourd'hui, y compris pour les bus.

Dans le sens Sèvres > Boulogne, la longueur du trajet n'est quasi-pas modifiée, mais il y a désormais 2 feux au lieu d'un, ce qui est la rançon à subir pour le raccourcissement du trajet Issy > Sèvres qui nécessite actuellement un bouclage par le demi-rond-point devant la Cité de la Céramique.

**27)** Le 28 novembre 2014 : Mme Christine Lambert :

*« Utilisatrice du Pont de Sèvres, pour mes trajets domicile-travail, je trouve que le projet n'améliore pas suffisamment le confort, la sécurité des circulations cyclistes.*

*En effet, rien n'est prévu pour la circulation des cyclistes de Boulogne à Sèvres. Compte-tenu de l'impossibilité de rejoindre la piste bidirectionnelle prévue sur le trottoir Sud, ce projet ne répond pas à la nécessité de la circulation de Boulogne à Sèvres. Il est indispensable de raccorder les deux rives par des aménagements cyclables cohérents avec l'existant ».*

Le commissaire enquêteur rappelle que l'aménagement de la tête de pont sur Boulogne-Billancourt ne fait pas partie du projet soumis à enquête publique : il est évident que ce secteur méritera une étude et une requalification, une fois les gros travaux terminés sur Boulogne-Billancourt.

Même si le projet maintient la piste bidirectionnelle du trottoir Sud, l'état déplorable de l'extrémité Boulonnaise de cette piste est un vrai problème.

*« Dans le reste du projet, les pistes cyclables semblent sous-dimensionnées dans l'objectif du PDUJF voté le 19 juin 2014 d'augmenter la part modale pour arriver à plus de 2,51 en Ile-de-France. Une largeur de 3 m pour une piste bidirectionnelle est recommandée par le CEREMA ».*

On est loin de devoir disposer de plusieurs files de pistes cyclables en parallèle.

La largeur des pistes cyclables (comme d'ailleurs celles des files de voitures) est notamment liée à la vitesse de leur utilisation. Dans le cas présent, en ville et compte-tenu de leur géographie complexe, les vitesses seront faibles et cet enjeu de largeur relativement secondaire ... d'autant que les cyclistes en mode « sportif » ne les utiliseront pas.

*« Par ailleurs, nous notons un problème lié aux traversées le long des passages piétons : en effet, il n'y a pas assez de place pour stocker les vélos en attente du feu vert.*

*A cet égard, en cas de traversée des cyclistes, le long des passages piétons, nous demandons à ce que, en présence de carrefours gérés par des feux, que des feux dédiés aux cyclistes soient implantés en sus des caissons piétons, de manière à augmenter la phase de vert destinée aux cyclistes (temps de dégagement moins long pour les cyclistes que pour les piétons) ».*

La question des sas en attente de feu vert a déjà été signalée et concerne de façon cruciale les îlots centraux.

En revanche, l'augmentation du temps de vert pour les cyclistes par rapport aux piétons ne peut pas être adoptée, car les piétons sauraient rapidement le temps de sécurité dont ils disposent.

*« L'accès à la piste cyclable depuis la RD 910 en provenance de Sèvres devrait être revu : l'angle droit, tel que prévu rend la manœuvre d'accès dangereuse surtout en présence de trafic automobile dans le dos du cycliste. On retrouve la même problématique dans l'accès à la piste bidirectionnelle, le long de la RD7 depuis la chaussée.*

*D'une manière générale, les angles droits sont à proscrire ».*

Remarque pertinente, déjà analysée.



*« L'ensemble du projet ne prend pas assez en compte les besoins de déplacements cyclistes, tant du point de vue des objectifs du PDUiF que du point de vue de l'article L 228-2 du code de l'environnement qui demande que des aménagements cyclables soient mis en place en fonction des contraintes de la circulation.*

*Il ne répond pas non plus à l'objectif de réduction de la circulation motorisée prescrit par le PDUiF qui reprend l'article L 1214-2 du code des transports ».*

Le commissaire enquêteur ne souscrit pas à cette affirmation, dans la mesure où le projet permet de transformer un échangeur autoroutier en une succession de carrefours urbains, de faciliter l'accès au PMR et de créer des pistes cyclables partout où il n'en existe pas.

Devrait-on conclure que la personne préférerait le maintien de la situation actuelle ?

*« Les aménagements sur trottoirs doivent être revus de manière à éviter les conflits d'usage piéton / cyclistes et aussi les conflits avec les personnes à mobilité réduite (notamment les aveugles) pour lesquels la séparation avec la piste cyclable doit être détectable et repérable.*

*Une attention particulière devra être faite en matière de revêtement : un revêtement moins roulant sera toujours rejeté tout autant par les cyclistes que par les piétons, les usagers partageant alors tant bien que mal, l'espace confortable restant ».*

A titre personnel, le commissaire enquêteur est tout à fait rétif aux pistes cyclables implantées sur le trottoir, du fait des risques de collision avec les piétons, bien évidemment accentués avec les aveugles, les personnes âgées, les enfants et les PMR.

Il estime que de tels projets sont souvent des effets d'annonce n'intéressant finalement que le mode « promenade de papa, maman et les enfants ».

Le caractère « roulant » (lisse sans être glissant) d'une voie pour cyclistes et un élément fondamental de leur utilisation.

*« En matière de transports, le lien entre la quantité d'espace dédié à un mode et l'usage de ce mode est fort. Afin de respecter les objectifs de :*

*+ 20 % des déplacements en transport en commun,*

*+ 10 % des déplacements en mode actifs (marche et vélos),*

*- 2 % des déplacements en voiture et deux roues motorisés.*

*Le projet doit prévoir plus d'espace pour les cyclistes qui doit être pris sur les espaces actuellement dédiés aux véhicules motorisés, individuels et non sur les espaces dédiés aux circulations piétonnes ».*

Il n'aura pas échappé à cette personne la considérable diminution des superficies dédiées aux voitures dans le cadre de ce projet.

Néanmoins, il ne faut pas oublier qu'un objectif de répartition modale global idéal ne peut pas se décalquer à l'identique sur un nœud routier d'importance régionale, voire nationale, contraint par la géographie et par l'histoire.

## C.2 - Dans le deuxième registre

**28)** Le 12 novembre 2014 : anonyme :

*« Le projet d'aménagement des voies du côté des grands immeubles de bureaux est très bien pensé. La circulation dans cet espace est difficile pour les vélos autant que pour les voitures et les ronds-points la faciliteraient. L'espace (dédié aux) piétons entre ces immeubles et la Manufacture bénéficieraient aussi des changements.*

*Cependant, l'espace devant la Manufacture me semble inutile et même gênant : les espaces verts ne manquent pas avec le Parc de Saint-Cloud juste à côté et les rives de la Seine. Il viendrait remplacer le parking du Parc de Saint-Cloud qui est TRES utile (il est en effet toujours plein) ».*

Ceci rejoint une préoccupation du commissaire enquêteur, déjà indiquée en réponse à de précédentes observations.

*« Le projet d'aménagement empêcherait de plus de fixer un rendez-vous en voiture ou en car devant la Manufacture. Je pense notamment aux cars scolaires, de centre de loisirs, de scouts et de la Maitrise des Hauts-de-Seine.*

*La seule partie à revoir serait donc selon moi, l'espace devant la Manufacture ».*

Même si les tickets du parking à proximité du T2 permettent une gratuité pour ce type de pratique, cela ne règlera pas tout, dans la mesure où cette pratique du point de rendez-vous est très instituée, utile (covoiturage) et tend à se développer.

Quelques places pour « courte durée » le long de la RD7 seraient utiles.

**29)** Le 12 novembre 2014 : anonyme :

*« Sur le dossier d'enquête publique avant travaux, pièce E, page 6, coupe BB : il semble qu'il y ait un problème dans la coupe que celle-ci soit inversée si on regarde l'orientation des flèches, les autres étant côté Musée de la Céramique ».*

Non, le schéma est positionné pertinemment.

*« Sur la remontée vers le Pont de Sèvres, en arrivant d'Issy-les-Moulineaux, il n'y a pas de réelle protection piétons (et) vélos, dans la courbe du virage, cela me semble dangereux.*

*Les jardins est à mon sens une dépense inutile qui ne permet pas d'apprécier la vue sur la Seine, trop de voitures.*

*Très beau projet ».*

On ne peut pas à la fois faire disparaître le caractère autoroutier du site et vouloir séparer tous les usages par des murs ou des glissières de sécurité.

La phase de conception détaillée évaluera néanmoins une éventuelle nécessité de plots, garde-corps ou autre.

**30)** Le 12 novembre 2014 : anonyme :

« *Objet : pistes cyclables pour se rendre de Boulogne à Sèvres, ou inversement : il n'est pas explicité dans ce projet la façon dont on rejoint la piste cyclable à partir de Boulogne* ».

Ceci est vrai, dans la mesure où le projet soumis à enquête publique ne concerne pas la tête de pont sur Boulogne-Billancourt. Le Conseil général sait néanmoins qu'il s'agit d'un véritable enjeu de sécurité et de fréquentation des pistes cyclables qui donnera lieu à un autre projet.

**31)** Le 13 novembre 2014 : anonyme :

« *Satisfaite de voir qu'a été prise en compte la demande de facilité d'accès bus / tramways. Une question : pourquoi n'y a-t-il plus de parking près du Musée de la Céramique ? Déjà très insuffisant actuellement, il permet tout de même l'accès aux visiteurs (éventuellement en autocar). Je craindrais que la fréquentation du musée n'en soit très affectée. Est-il utile de prévoir devant le bâtiment une esplanade aussi importante ? C'est assurément très esthétique, mais serait-elle fréquentée par des piétons ?* ».

Le commissaire enquêteur partage le même souci, d'autant que des utilisateurs critiquent que le parking localisé à côté du T2 est souvent saturé, contrairement à ce qu'indique le Conseil général.

**32)** Le 14 novembre 2014 : anonyme :

« *Presque tous les flux de circulation passent par le rond-point Sud. Les trois voies d'évitement de ce rond-point (Vélizy – Meudon – Saint-Cloud) prévue par le projet de 2011 ont été supprimées sans qu'on ait augmenté les capacités du rond-point. Je peux donc affirmer que ce rond-point sera très souvent embouteillé et que la circulation ne sera pas fluidifiée par les travaux* ».

En effet, les deux voies d'évitement (Vélizy > Meudon ; Meudon > Saint-Cloud), un temps envisagées en 2011, n'ont pas été retenues, ceci dès le projet présenté en concertation, probablement parce qu'il fallait de toute façon des feux pour les piétons et cyclistes.

Néanmoins, dans ces deux cas, le nombre de files en entrée de rond-point a été augmenté d'une unité, ce qui ne réduit pas le nombre global de files par rapport à l'avant-projet élaboré en 2011.

En revanche, cela rend l'espace nettement plus urbain, modère la vitesse des usagers et facilite grandement la lisibilité des traversées pour piétons et cyclistes.

**33)** un « *riverain de la RD 910* » apporte une longue contribution qu'il annexe au registre :

« *Quel est l'objectif de la présente enquête que vous conduisez, une vraie question ?*

*Le présent projet ne porte pas atteinte à la propriété privée, ce n'est donc pas de l'utilité publique du projet qu'il s'agit mais de son impact environnemental et de son intérêt général.*

*Le dossier nous renseigne que le présent projet s'inscrit dans la procédure d'étude d'impact « obligatoire et systématique » prévu à l'annexe à l'article R. 122-2, car il modifie un échangeur d'autoroute.*

Le dossier nous renseigne ce que doit être l'étude d'impact pour le maître d'ouvrage :

- un instrument de protection de l'environnement,
- un outil d'information pour les institutions et le public,
- un outil d'aide à la décision.

Quels sont les problèmes que le projet est sensé résoudre, on lit :

- l'échangeur manque de lisibilité,
- besoin en transports alternatifs,
- l'amélioration de la sécurité routière,
- la mise en valeur du patrimoine architectural.

Plus loin dans le texte, il est dit que « la requalification du site s'inscrit dans l'engagement d'amélioration de la sécurité routière en direction des usagers vulnérables et dans la mise en valeur du patrimoine architectural ».

C'est en résumant le cadre de ce projet que je souhaite inscrire mon observation, qui je l'espère conduira à un avis défavorable à ce projet ou tout du moins à vous poser les questions qui devront conduire à des réserves fortes.

Il semble difficile de dire que le manque de lisibilité d'un échangeur soit d'intérêt Général, ni la mise en valeur d'un patrimoine architectural. Ces deux aspects ne seront abordés que plus loin.

*La protection de l'environnement*

Je passe sur la destruction du Liondent hipside <sup>1</sup> qui retient beaucoup l'attention du rédacteur de l'étude d'impact sans négliger son importance ».

Cet intervenant sait nécessairement que chaque compartiment de l'environnement se doit d'être étudié, dont bien évidemment l'environnement « naturel » et particulièrement les espèces disposant d'un statut patrimonial.

« (Ce point) me semble secondaire par rapport à la qualité de l'air.

Le document précise que globalement, les émissions des polluants entre 2013 et 2030 à l'échelle du domaine d'étude sont en baisse grâce aux améliorations technologiques apportées aux moteurs.

A l'horizon 2030, entre la situation SANS projet et la situation AVEC projet, on observe à l'échelle du domaine d'étude qu'en termes d'émission de polluants les deux situations sont équivalentes. Au mieux un impact nul du projet, mais alors ne pourrait-on pas utiliser 44 millions d'euros dans un projet améliorant la qualité de l'air ? ».

La mission du commissaire enquêteur n'est pas de savoir quel usage pertinent faire de l'argent du Conseil général (donc de nos impôts).

Comme l'indiquent les objectifs du projet, il ne s'agit pas d'un projet routier ayant une visée quantitative mais d'une volonté d'amélioration de la qualité urbaine, des modes actifs, de la sécurité, du patrimoine, etc.

---

<sup>1</sup> Plante « assez rare en Ile-de-France », rencontrée sur la pelouse urbaine devant la Cité de la Céramique, évoquée à la page 98 de l'étude d'impact

Il est aussi fort intéressant de noter que le projet n'a pas d'impact négatif sur la qualité de l'air.

*« La méthode utilisée pour réaliser l'étude sur la qualité de l'air est décrite dans l'étude d'impact, elle répond à une instruction ministérielle, je cite (page 283) :*

*La circulaire interministérielle DGS/SD 7 B n°2005-273 du 25 février 2005 définit le contenu des études « Air et Santé », qui se veut plus ou moins conséquent selon les enjeux du projet en matière de pollution de l'air et d'incidence sur la santé. Quatre niveaux d'étude sont ainsi définis en fonction des niveaux de trafics attendus au niveau du projet et de la densité de population à proximité de ce dernier.*

*Et l'étude d'impact de conclure que compte-tenu, d'une part des trafics inférieurs à 5 000 uvp/h et, d'autre part de la densité de population inférieure à 10 000 hab/km<sup>2</sup>, le type d'étude à mener est de niveau II.*

*Or la figure de la page 368 évoque un trafic supérieur à 50 000 véh/j sur la RN118 et entre 30 000 et 50 000 véh/j sur les autres axes.*

*Il semble qu'en la matière nous avons une insuffisance de l'étude d'impact et qu'une étude de type 1 devait être conduite ».*

Le commissaire enquêteur rappelle que le projet concerne la bretelle de la RN118 et non pas la voie rapide elle-même, sur laquelle il n'est pas attendu de trafic supplémentaire ni d'impact induit par le projet.

Ceci alors que la tendance actuelle (qualité des moteurs et reports modaux) est plutôt à la baisse des impacts du trafic routier sur la qualité de l'air.

Il ne semble pas illogique que ce soit le trafic de la bretelle modifiée par projet qui soit pris en compte, même si le domaine d'étude doit nécessairement être plus vaste et intégrer la voie rapide RN118.

*« Pour mémoire, les études de type 1 (étude la plus complète) comprennent la réalisation d'une ERS (Evaluation des Risques Sanitaires). Cette étude prend en compte 16 polluants et 2 voies d'exposition (inhalation et ingestion) afin de calculer le QD (Quotient de Danger), et l'ERI (Excès de Risque Individuel), en fonction de l'effet cancérigène ou non des polluants.*

*Plus encore, les études sur la qualité de l'air de niveau 1 ou II reposent sur une estimation des émissions de polluants au niveau du domaine d'étude. En la matière, il s'agit principalement des émissions liées à la circulation automobile. L'étude Air et santé est donc réalisée sur la base des simulations de trafic effectuées par la société EGIS et que l'on trouve en annexe ».*

Le commissaire enquêteur n'a pas d'avis à donner sur le caractère réglementaire ou non de telles études mais souligne que, à partir du moment où :

- il n'y a pas d'augmentation de trafic qui soit induit par le projet,
- on constate une tendance à la baisse de la pollution automobile ...

... l'intérêt pratique d'une telle étude n'apparaît pas évident : par exemple, comment rechercher un ERI (Excès de Risque Individuel) ... lorsqu'il y a une baisse des sources de pollutions ?

« (Dans le dossier) il s'agit d'une étude statique, ce qui en la matière est insuffisant, seule une étude dynamique des trois carrefours peut modéliser le trafic et les impacts liés à l'aménagement. Voici des extraits d'un guide du SETRA de juillet 2010.

Un modèle statique est une représentation simplifiée des déplacements sur une aire d'étude et une période de temps données qui ne tient compte ni des fluctuations de la demande de déplacements sur la période considérée, ni des interactions entre les différents pas de temps et de distance.

Au contraire d'un modèle statique, un modèle dynamique :

- s'appuie sur une demande de transport qui évolue dans la période d'étude,
- tient compte des interactions entre les résultats des différents pas de temps et sections du réseau.

Cette spécification lui permet de rendre compte de l'évolution des conditions de circulation dans le temps de façon fine et de représenter plus précisément l'écoulement des flux à un carrefour, les phénomènes de congestion tels que les remontées de file, les temps de résorption des encombrements, ... Ils aident au dimensionnement des infrastructures et en particulier des échangeurs et carrefours ou permettent de simuler les effets de mesures de gestion des trafics.

Or comme il est précisé dans l'étude d'impact les remontées de files actuelles à la fois sur la RD 910 et sur la RD7 sont des phénomènes récurrents. En fait, il faut « passer » avant 7 h 30 si on veut éviter le phénomène du blocage du pont de Sèvres. L'étude d'impact montre correctement ce phénomène (page 149).

En ayant fait ce constat, le maître d'ouvrage se devait de réaliser une étude dynamique et ne pouvait se contenter d'une simple étude statique. L'image ci-dessous constate ce fait mais les études ultérieures ne prennent pas en compte la spécificité du site ».

Le commissaire enquêteur a interrogé le Conseil général sur ce point Celui-ci a répondu que :

- l'étude dynamique avait été réalisée par les prestataires des études,
- elle donne satisfaction et ne montre pas de situations graves, comparativement à un état actuel déjà souvent tendu,
- elle n'a volontairement pas été jointe au dossier d'enquête publique, déjà volumineux.

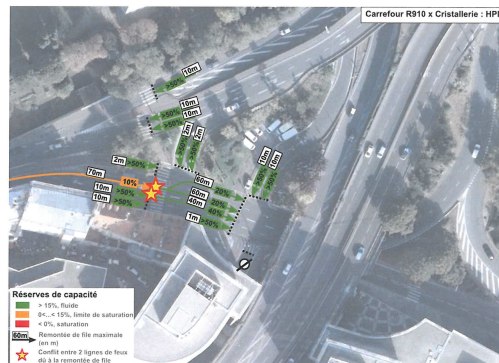
Le commissaire enquêteur en prend acte. Il est clair qu'un projet dimensionné pour améliorer le caractère urbain du site et restreignant la superficie dédiée à la voiture n'a pas pour objet de créer une situation idéale (pas de bouchon, pas d'attente aux feux) mais vise à ne pas aggraver notablement la situation actuelle, notamment sur le trajet Boulogne <> RN118.

« Un détail montre la limite de l'étude statique, l'annexe J présente l'image suivante » :

## Fonctionnement actuel de l'échangeur

### ► Carrefour RD910 / Libération/ Cristallerie : résultats de l'analyse statique

- A l'HPM, le flux principal du carrefour correspond aux véhicules arrivant de la **RD910 ouest rejoignant la rue Troyon**.
- A l'HPM, le mouvement depuis la RD910 ouest vers la RN118 est le plus contraint avec environ 1500 véhicules sur deux voies. **La réserve de capacité est d'environ 11% avec une remontée de files maximale d'environ 70m.**



Il critique que l'étude arriva à la conclusion de « une remontée de file de 70 m, alors que le constat (sur place) est de 1 000 à 1 200 m.

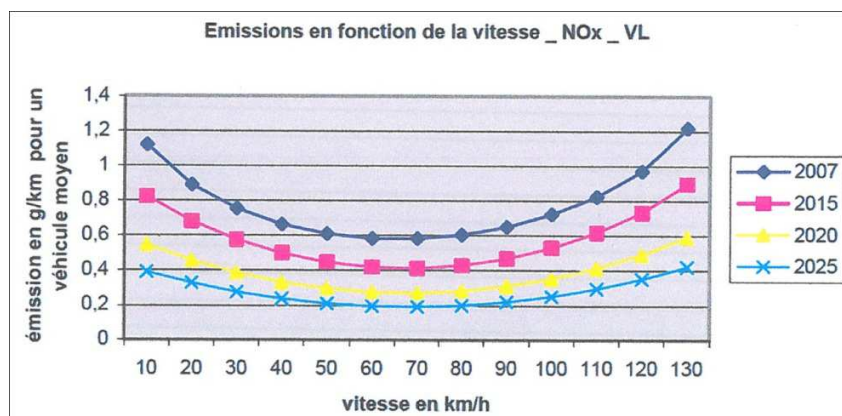
*Il n'y a pas incohérence, mais insuffisance de la modélisation retenue.*

*Là encore il y a insuffisance d'étude d'impact ».*

Le commissaire enquêteur rappelle que le projet ne vise pas un optimum automobile mais à ne pas dégrader la situation actuelle.

A type de modèle identique, c'est la comparaison entre l'état actuel et l'état projeté qui expose les impacts (positifs ou négatifs) du projet.

« De ce fait, les impacts sur la qualité de l'air se fondent sur des données insuffisantes et sont sous-évaluées. Pour comprendre le phénomène, il suffit de lire les documentations sur le modèle COPPERT 4 (Computer Program to Calculate Emissions from Road Transport). La courbe ci-dessous montre le phénomène pour un polluant le NOx pour une voiture particulière.



*On voit que plus la vitesse est faible, plus (les) émissions deviennent importantes, l'optimum se situant à 70 km/h ; Or la longueur des remontées de file et le temps de résorption joue un rôle considérable sur les émissions de polluant ».*

Certes. Mêmes commentaires que ci-dessus.

*« Il est inexact de dire que « Les facteurs d'émissions utilisés pour l'étude sont ceux recommandés par l'Union Européenne (UE), c'est-à-dire ceux du programme COPERT 4. Ce modèle résulte d'un consensus européen entre les principaux centres de recherche sur les transports. »*

*Certes il s'agit d'un modèle européen, mais certaines études d'impact utilisent le logiciel TREFTC™ distribué par Aria Technologies qui repose sur le programme COPERT 4, et qui associe un coefficient multiplicatif aux facteurs d'émissions déterminés à 10 km/h selon la méthode COPERT 4 pour redéfinir les facteurs d'émissions des vitesses inférieures. Or dans le cas présent et compte-tenu des remontées de files, les vitesses inférieures à 10 km/h sont significatives.*

*Je crains fort que, dans le cas présent, comme ne sont pas évaluées les remontées de file, les temps de résorption des encombrements l'impact sur la qualité de l'air soient minimisés. Ce point est d'importance car : « pour l'ensemble des points situés sur le domaine d'étude, on observe une concentration au-dessus de la valeur limite réglementaire » ».*

Le commissaire enquêteur est bien conscient que l'état actuel de la qualité de l'air est insatisfaisant. Néanmoins, il rappelle que les simulations des effets de l'état actuel comme du projet (avec le même logiciel) ne montrent pas de dégradation significative, par exemple des remontées de files.

*« Pire encore, il semble, à la vue des plans, que le petit couloir de bus situé au niveau du Pont de Sèvres sur la RD 10 soit supprimé. C'est méconnaître l'intérêt environnemental sur la qualité de l'air des autobus ».*

Il s'agit en effet d'un petit couloir de bus de quelques dizaines de mètres de long, conduisant à un tronçon de voie qui est isolé du trafic par un îlot permettant de faire descendre les passagers qui rejoignent ensuite le tramway.

A noter que cet arrêt de bus sera supprimé et remplacé par un arrêt qui sera situé en correspondance immédiate avec le T2.

*« En aggravant la circulation, en supprimant le couloir de bus, le projet ne répond pas à la loi SRU qui priorise les modes doux, les transports en commun et (pas) seulement la circulation automobile.*

*La disparition de ce petit couloir de bus va encore ralentir les temps de parcours de centaines de voyageurs sur la RD 910, dont je suis, à l'heure de pointe du matin, moment de la journée où les bus sont le plus chargés. Le nombre d'heures ainsi perdues est considérable et remet en cause l'utilité socio-économique du projet ».*



On ne peut pas à la fois favoriser les modes doux, les transports publics et le trafic automobile.

Le commissaire enquêteur est conscient des imperfections du projet, essentiellement dues au caractère contraint de l'espace et des altimétries.

Le projet réduit significativement les emprises dédiées à la voiture, ce qui est notamment possible du fait que :

- la circulation routière a globalement cessé d'augmenter, voire tend à baisser,
- la gestion informatique de la régulation des feux en temps réel a fait des progrès.

*« J'estime que si la demande d'émettre un avis défavorable n'est pas retenu, ce point devrait faire l'objet d'une réserve en imposant la prise en compte d'un couloir bus sur la RD 910 en direction du Pont de Sèvres au moins sur deux cents mètres en amont du carrefour.*

*Cela impose de limiter le stationnement, mais il me semble que cette limitation présente un intérêt socio-économique plus grand que celle correspondant à la suppression du parking du musée de la céramique ».*

Le projet soumis à enquête publique s'étend sur environ 100 m de la Grande Rue, à un endroit où la présence du Jardin du Potager contraint la taille de la voirie. Dans l'état actuel de la géographie autorisée, maintenir un tronçon de couloir de bus dans le sens de la descente Sèvres > Boulogne-Billancourt imposerait de conserver la dérisoire largeur du trottoir actuel le long de la Grande Rue et de supprimer les quelques places de parking que le projet a pu y positionner.

Le commissaire enquêteur peut suggérer de réfléchir de nouveau à cet aspect du sujet mais ne peut pas en faire une réserve.

*« Un outil d'aide à la décision.*

*Le nombre d'heures perdues et sa valorisation monétaire constitue les gains les plus importants des études socio-économiques.*

*Ce type d'études permet à l'Etat de justifier les choix d'investissement en matière de transports. Hélas, dans le cas présent ce type d'étude, n'est pas obligatoire. Ainsi les élus locaux prennent des décisions sans mesurer les avantages pour la collectivité.*

*Il semble curieux que la décentralisation, qui renforce les autonomies des collectivités territoriales, n'ait pas décentralisé les bonnes pratiques.*

*Pour le contribuable que je suis, l'argent public versé aux titres des divers impôts, la différence de méthode ne se justifie pas ».*

Il est rappelé que ce projet ne recherche pas sa justification dans le domaine des transports routiers mais dans la recherche d'un meilleur équilibre urbain (les espaces publics, les différents usagers, notamment les modes actifs, etc.), ce qui change totalement la perspective d'appréciation de celui-ci.

L'état d'esprit actuel permet que la voiture soit quelque peu contrainte ...

*« La mise en valeur patrimoniale*

*Le musée de Sèvres, musée de la céramique, est un monument classé. On apprend à la lecture du dossier que « Suite à la concertation avec le Ministère de la Culture et de la Communication, le projet a été adapté et légèrement ripé afin de limiter l'impact sur le mur d'enceinte de la Cité de la Céramique ». (Nota : il semble évident qu'il s'agit d'un impact négatif).*

*On aurait aimé avoir plus de détails que ceux donnés page 272 sur cet impact négatif, mais aucune évaluation des impacts positifs et négatifs sur ce point n'est proposée au lecteur ».*

L'observation aurait mérité une citation complète de l'étude d'impact qui apporte la réponse à la phrase suivante, en terme de mesure compensatoire : *« Une adaptation mineure de la géométrie du projet a donc été apportée pour répondre à cette prescription. Le projet a été adapté et légèrement ripé afin de limiter l'impact sur le mur d'enceinte de la Cité de la Céramique qui sera détruit et reconstruit sur place et légèrement rehaussé pour permettre la mise aux normes de l'accessibilité du trottoir ».*

Autrement dit, par rapport à la phase d'avant-projet de 2011, le Conseil général a obtenu l'autorisation de mordre sur le Domaine de Saint-Cloud de façon à y installer, sur environ 7 m de largeur :

- un trottoir piétonnier aux normes PMR,
- une piste cyclable bidirectionnelle.

Il s'agit des impacts positifs d'une bonne négociation.

*« Certes, on apprend que le projet permet la suppression de parking de la Manufacture afin de permettre une reconfiguration complète du parvis de la Cité de la Céramique ayant vocation à mettre en valeur cet élément patrimonial majeur du site.*

*Or, on apprend, toujours dans l'étude, qu'actuellement : « La place de la Manufacture bénéficie d'un traitement paysager de qualité, les ilots directionnels sont végétalisés, le parking de la Manufacture et l'allée piétonne devant la Cité de la Céramique sont pourvus d'un traitement qualitatif avec des arbres d'ornement ».*

Il n'y a pas de contradiction : pour un rond-point et pour un parking, ces espaces sont traités de façon plutôt qualitative.

Le Conseil général a souhaité supprimer ces secteurs dédiés à la voiture, de façon à végétaliser le plus possible l'interface entre la Cité de la Céramique et la RD7.

Le commissaire enquêteur n'a pas vocation à remettre en cause ce choix stratégique.

En revanche, la suppression de tous les arbres interpelle ...

*« Là encore la mise en perspective de la situation actuelle jugée de qualité et la situation future aurait été intéressante. La suppression d'un parking discret, faisant l'objet d'un traitement paysager de qualité, ne nuit-il pas à l'accès du musée et du parc de Saint-Cloud, surtout quand vous avez des difficultés pour vous déplacer. En fait, les personnes ayant des difficultés devront marcher plus ».*

Le commissaire enquêteur se préoccupe de l'impact du projet sur les usages bouleversés, à savoir l'arrêt minute et le stationnement vers le Parc de Saint-Cloud.

« J'espère que vous émettrez un avis défavorable, vu à l'insuffisance des études. Il s'agit d'économiser 40 millions de nos impôts locaux. Car ne rien faire, solution non abordée dans l'étude, est la meilleure des solutions ».

Même s'il n'y a pas d'urgence à réaliser le projet et même si celui-ci comporte aussi des points faibles, le commissaire enquêteur estime que le maintien d'un échangeur autoroutier en ville, la non-accessibilité des circulations piétonnes aux personnes fragiles et PMR, les difficultés pour les cyclistes ne forment pas un état des lieux à pérenniser.

Malgré les différentes critiques formulées, au demeurant dans des sens assez contradictoires, le commissaire enquêteur n'a pas eu connaissance de projet alternatif respectant mieux à la fois :

- les objectifs que s'assigne le projet,
- les exigences d'une circulation routière importantes qui ne disparaîtra pas malgré les envies de certaines associations.

**34)** Le 27 novembre 2014, M. Lionel Favier (membre du groupe vélo du Comité sévrien des Usagers des Transports AUT Ile-de-France et cycliste) agrafe une contribution au registre :

Il reprend ses observations « portées au registre de la concertation préalable (4 mars 2014, membre Association des Usagers des Transports AUT Ile de France et cycliste, membre Comité Sévrien du Développement Durable).

*Ce projet est d'autant plus intéressant qu'il se situe au débouché d'une voie à caractère national et à très forte circulation, la RN118. Depuis l'abandon de la rocade parisienne « Vercingétorix » et de la section urbaine de l'A10 entre Palaiseau et Paris, la RN118 et le barreau de Champlan vers l'A6 constituent les deux seuls débouchés de l'A10 vers Paris. Pouvoir ainsi redonner un caractère plus urbain à cet échangeur qui, jusqu'à présent, ignorait totalement la ville où il se situait, comme si la « banlieue » pourtant ici prestigieuse avec le Domaine National n'existait pas, est une bonne et heureuse initiative.*

*Il y a toujours possibilité de mieux faire, faire que Sèvres et la route historique de Versailles retrouvent une véritable entrée de ville soulignée par la beauté du méandre de la Seine, mais c'est là un premier pas qu'il ne faut pas négliger.*

*Dans ma contribution à l'enquête préalable, j'avais souligné l'intérêt des mises à niveau des courants de circulation, que ce soit pour les voitures (suppression du viaduc de sortie de la RN118, du tunnel de la RD7) ou pour les piétons (suppression des passages souterrains sous la bretelle d'accès à la chaussée du pont et au niveau de la culée Ouest (côté Boulogne-Billancourt) - les souterrains piétons étant en général peu appréciés pour leur aspect lugubre, leur mauvais entretien et leur insécurité latente).*

*Sur la chaussée, les giratoires ont le grand avantage de pouvoir restituer sans aucune complication toutes les possibilités de circulation dans toutes les directions, à condition bien sûr qu'ils ne soient pas calibrés pour la vitesse.*

*Pour les cyclistes, le projet prévoit une continuité qui, à première vue, semble convenable entre les aménagements en rive de Seine et les deux trottoirs amont et aval du pont.*

*Je dis « à première vue », car l'état actuel de la piste aménagée sur le trottoir amont (trottoir Sud), dont le débouché vers Boulogne et l'accès côté Sèvres n'ont jamais été convenablement aménagés malgré les promesses et les demandes, ne plaide pas en faveur d'une bonne relation de confiance. Mais espérons que l'on puisse dire : ça, c'était le passé ... ».*

Le commissaire enquêteur en convient.

*« Avec la Manufacture de Céramique de Sèvres, on a une institution de renommée mondiale, comme par exemple celle de Meissen en Saxe. Côté Saint-Cloud, l'allée d'honneur du Domaine National n'est malheureusement plus que le fantôme d'elle-même avec l'échangeur de la place Georges-Clemenceau - dont le souterrain aurait dû disparaître avec le prolongement en viaduc de l'autoroute ...*

*Côté Sèvres, c'est par contre une très bonne chose que d'éloigner la circulation de la façade de la Manufacture et de créer un jardin en parvis en direction de la Seine (comme cela fut fait avec beaucoup de bonheur entre autres devant le château de Maisons-Laffitte).*

*Au niveau du passage au-dessus du tramway T2 de la chaussée du pont, une plateforme intermodale est prévue sur chacun des deux trottoirs. Côté amont, cela améliorera de beaucoup la correspondance (mais les ascenseurs, trop souvent arrêtés, posent problème pour les personnes à mobilité réduite, ...). Côté aval, la plate-forme se poursuit par une passerelle sans emmarchements.*

*Jusqu'au mur de la Manufacture : une excellente initiative, si elle ne s'arrête pas là mais si le passage (piétons et cyclistes) prévu en retrait du mur de la Manufacture est, lui, bien réalisé en même temps jusqu'à la grille d'accès du Parc, face à l'avenue de la Division Leclerc.*

*Le problème étant que, trop souvent, les aménagements (surtout piétons - cyclistes) ne sont réalisés que dans les seules limites d'un projet sans se soucier de continuité, de coordination et de complémentarité : on en arrive ainsi à des réalisations qui perdent de leur intérêt et ne sont pas utilisées ».*

Le commissaire enquêteur souscrit à cette analyse et reconnaît que le découpage en projets peut nuire à une globalité.

Néanmoins, si on attendait de tout connaître et de tout maîtriser, on ne ferait plus rien.

**35)** le commissaire enquêteur a annexé au registre la « Lettre bleue » n°62 d'octobre 21014 du Conseil général qui présente une photographie de la maquette et annonce qu' « *une enquête publique va avoir lieu cet automne concernant la simplification de l'échangeur de la Manufacture de Sèvres* ».

**36)** le Collectif du Val de Seine communique un courrier daté du 22 novembre 2014 et remis le 28 novembre 2014, qui est annexé au registre :

*« Résumé*

*Le projet mis à enquête, sous couvert de satisfaire toutes les mobilités, demeure centré sur l'automobile et ne peut justifier en l'état le budget alloué. Les quelques partis d'aménagement intéressants doivent être insérés dans un projet urbain du 21<sup>e</sup> siècle et non dans une nouvelle cathédrale de l'automobile.*

*La circulation routière est en effet, ici, un besoin qui se contracte depuis au moins 10 ans. L'action publique de moyen et long terme s'efforce de la réduire encore plus. Or le nouvel échangeur proposé, s'il prend enfin en compte le piéton, ne corrige pas la primauté de la voiture. L'espace public lui reste majoritairement affecté, alors que le lieu développera ses points d'attraction urbaine - Cité de la Céramique, base nautique, Ile-Seguin - et deviendra un pôle majeur de transports collectifs réunissant gare du Grand Paris, métro, tramway, bus RATP et bus Optile.*

*Le collectif du Val de Seine propose des mesures simples pour satisfaire plus sûrement les objectifs poursuivis et un redéploiement du budget considérable de l'opération, de manière à favoriser les équipements dédiés aux circulations piétonnes et aux intermodalités, y compris entre modes individuels et collectifs, et non pas l'accueil d'un surcroît de voitures sous couvert d'un maintien de la fluidité actuelle. Le collectif examine également si l'essentiel des objectifs ne pourrait pas être obtenu par une approche d'amélioration de l'existant, sans destruction d'ouvrage massif. Il produira une esquisse en ce sens au début du mois de février 2015 ».*

*LE COLLECTIF DU VAL DE SEINE a rassemblé jusqu'à 20 associations de défense de l'environnement et du cadre de vie sur le territoire de Grand Paris Seine Ouest (...). Il s'oppose DEPUIS PLUS DE 10 ANS à la généralisation des 4 voies en bord de Seine, aussi bien en rive droite (RD1) qu'en rive gauche (RD7).*

*C'est une idée ancienne du Conseil général, correspondant à une conception de l'aménagement routier obsolète, dépassée, en contradiction évidente avec tous les modes d'aménagement actuels qui tendent à réduire la place de la voiture en zone dense, et plus particulièrement à Paris où les radiales comme la RN118 via la D910 ou la RD7 finissent par déboucher. Le SDRIF adopté par l'Etat par décret du 27 décembre 2013 en témoigne.*

*Il conteste VALLÉE RIVE GAUCHE, le projet du département d'aménagement des 4 200 m de berges de Seine entre le pont de Sèvres et le périphérique parisien. La demande d'annulation de la DUP est en cours d'instruction par la cour administrative d'appel de Versailles.*

*C'est un mauvais projet routier car ses 4 voies et ses trop nombreux feux sont un piège à voitures qui va empoisonner la ville, la couper du fleuve et apeurer ses piétons et ses cyclistes. Le collectif a proposé - et propose encore - l'alternative de 2 larges voies avec bande latérale multi-usage (modèle récemment adopté rue de Rennes à Paris) et, pour les carrefours, des giratoires sur mesure avec le moins de feux possible.*

La mise à 2 fois 2 voies) est un mauvais projet paysager, car c'est un décor minéral qui rappelle les jardins standardisés des opérateurs immobiliers, sans âme et sans respect de la biodiversité en dépit de son coût de presque 20 M€ par km. Le collectif a une autre vue du lien des villes avec leur fleuve. Il veut notamment conserver le sentier de halage dans la version douce que le CG 92 avait pourtant lui-même fait valoir au début des années 2000, il est vrai dans le cadre d'une toute autre politique publique, celle du développement d'emplois d'insertion. Imaginer la différence du coût rapporté à l'utilité laisse confondre, sans parler des dommages environnementaux que peuvent causer 20 M€ de travaux au kilomètre. Le collectif du Val de Seine a obtenu le soutien d'Environnement 92, d'Ile-de-France Environnement, et de l'AUT Fnaut UDF ».

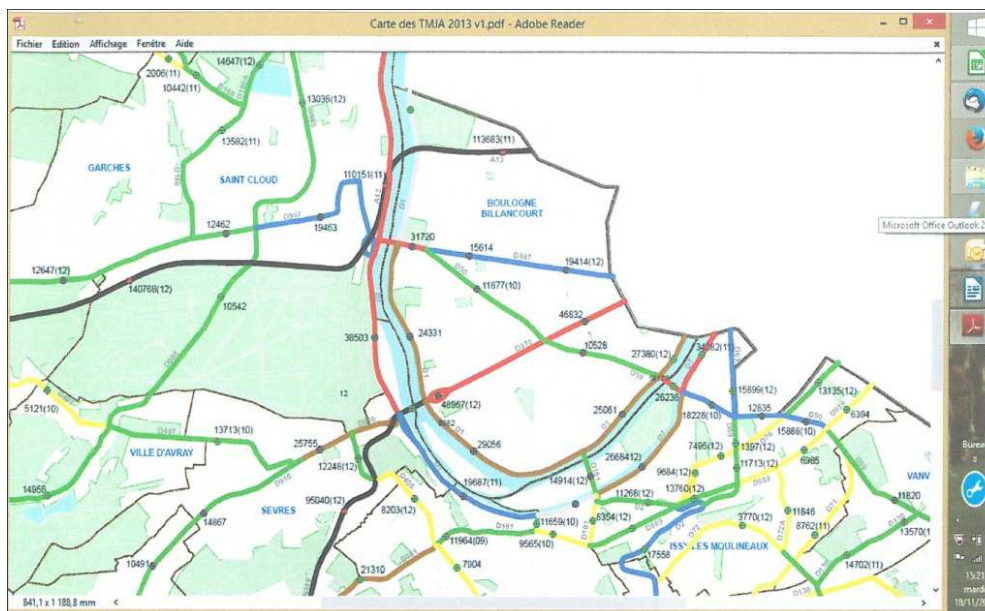
Le commissaire enquêteur n'a pas pour mission de revenir sur des décisions déjà prises par ailleurs et en cours de réalisation.

« A- La circulation routière est ici un besoin qui se contracte :

Le collectif veut d'abord attirer l'attention sur trois éléments de contexte qui laisse augurer une réduction significative des trafics routiers.

1- Les comptages annuels révèlent, depuis au moins 10 ans, une baisse régulière des trafics sur les voies convergeant sur l'échangeur. Voici les conclusions qu'on peut tirer des « cartes des trafics moyens journaliers », établies par la DDE puis le CG 92.

Nous avons reporté les chiffres portés sur les cartes sur le tableau récapitulatif joint.



	N118 arrivée pt de Sèvres	D 910 arrivée pt de Sèvres	RD 1 pt de Sèvres au pt de St Cloud	RD 7 pt de Sèvres au pt de St Cloud	Pont de Sèvres	RD 7 pt de Sèvres au carrefour de Vaingirard	RD 1 pt de Sèvres au pt de Billancourt	Pont de Billancourt	RD 1 du pt de Billancourt au pt d'Issy	RD 7 du pt de Billancourt au pt d'Issy	Pont d'Issy	RD 1 du pt d'Issy au bd périph.	RD 7 du pt d'Issy au bd périph.
DDE-CG92 2002	104256	33440	45701	46340	105489	23524	31039	22278	26733	38883	29048	27371	50733
DDE-CG92 2005	(96533) chif 2004	31157	41345	35439	“	22064	33065	19946	27158	33563	(28304) (chif 2004)	(26033) (chif 2004)	(47486) (chif 2003)
CG92 2008	95000	30100	37400	44900	(104400) chiffre 2006	19900	28800	19300	24300	29000	(29600)	(26400) (chif 2004)	37700
CG92 2009	95700	30000	Non cohé- rence	46100	“	19800	“	19000	24000	26900	“	“	33100
CG92 2010	“	29400	30900	46500	91100	19800	28600	19300	24100	26400	29900	24100	37900
CG92 2011	“	29300	“	“	95800	19700	28300	18700	24900	26700	“	“	34400
CG92 2012	95000	28100	“	“	97200	“	29300	14900	25100	“	32900	27400	“
CG92 2013	“	25800	24300	38500	“	“	29100	“	25100	“	26200	“	“
Variation 2012/2002	-9 %	-16 %		-17 %	-8 %	(-16 %) chif 2011							

- la RN118 (dans son tronçon terminal) et le pont de Sèvres, qui accueillent le trafic maximum (100 000 véhicules-jour), ont perdu l'une et l'autre près de 10 % de leurs usagers entre 2002 et 2012 ;
- la RD7, voie qui longe le fleuve et qui échange le plus avec la RN118 et le pont de Sèvres, a perdu encore plus : 17 %. La branche Nord est passée sous les 40 000 véh/jour, la branche Sud sous les 20 000 ;
- la D910, qui prolonge le pont vers Versailles et que la RN118 décharge largement du trafic sortant de Paris, a perdu 16 %. Elle est passée sous les 30 000 véh-jour ;
- l'urbanisation de Val de Seine, notamment sur les terrains libérés par Renault en 1992, a probablement généré une augmentation du trafic, mais insuffisante pour inverser - ne serait-ce qu'une année - la tendance structurelle à la baisse ;
- il est vrai que beaucoup des comptages qui nous intéressent ne sont plus relevés qu'une année sur deux -ou moins- depuis 2010. L'observation en est donc appauvrie. Mais cela montre aussi que l'évolution des trafics n'est pas préoccupante. Si la fluidité se dégradait, l'observation serait plus systématique ».

Le commissaire enquêteur considère que c'est justement parce que le trafic a tendance à baisser qu'il est (enfin) raisonnable de prévoir un projet qui vise à diminuer la part de l'espace urbain de cet échangeur qui est dédiée à la voiture.

« 2- L'action publique en faveur du transfert modal, c'est à dire l'abandon de la voiture au profit des transports collectifs, le vélo, la marche ou même le covoiturage, va amplifier la tendance baissière de la circulation :

- le PDU Ile-de-France, approuvé en juin 2014, met en place 34 actions dont l'objectif est entre autre de réduire le nombre de déplacements automobile de 2 % entre 2010 et 2020. Il ne s'agit en fait que d'une moyenne, sachant qu'à Paris la baisse rapide depuis 10 ans va se poursuivre et qu'en grande couronne on ne vise au mieux que la stabilisation du nombre d'usages individuels. Le pont de Sèvres, en milieu de petite couronne est dans une zone où l'objectif de baisse est de plus de 10 % ;
- l'arrêt de la ligne 15 du Grand Paris Express au pont de Sèvres, même éloigné du terminus du métro et plus encore du T2, va renforcer considérablement l'attrait des TC dans la zone ;
- la politique restrictive de construction de parkings va rendre plus (trop, ici) difficile l'usage de la voiture pour le rabattement vers le T2, le métro ou la « gare » du Grand Paris ;
- enfin le projet lui-même, en accordant une attention nouvelle aux piétons, aux vélos et aux usagers des TC (avec notamment les plateformes d'échange bus - tramway), contribuera significativement au transfert modal ».

Le commissaire enquêteur rappelle que le trafic routier, à cet endroit, procède largement d'un trafic régional que les améliorations de la desserte locale en TC ne concernent que très modérément. Néanmoins, le projet vise à accompagner cette évolution en accordant un meilleur intérêt aux modes actifs et à la correspondance entre T2 et le bus (à défaut de supprimer la coupure que la Seine représente).

« 3- Il existe une tendance irréversible d'abandon des voies rapides urbaines. Les travaux de Paul Lecroart montrent que c'est une évolution mondiale (voir par exemple la note rapide de l'IAU Ile-de-France d'octobre 2012 « De la voie rapide à l'avenue urbaine : la possibilité d'une autre ville ? »). La RN118 sera-t-elle la dernière autoroute urbaine ? Anticiper sa transformation en voie urbaine pourrait générer de substantielles économies dans la réalisation de son terminus au pont de Sèvres. Sans aller jusque-là, une mesure simple suffit pour reconsidérer plusieurs choix coûteux du projet : réduire in fine à 30 km/h la vitesse sur la RN118, sachant que son tracé sinueux et pentu la limite déjà à 50 km/h ».

Le commissaire enquêteur rappelle que le maître d'ouvrage est le Conseil général et que la RN118 dépend de l'Etat : ce rappel n'a pas pour objet de « botter en touche », mais l'Etat n'a actuellement pas l'objectif de transformer la RN118 (quelle que peut être l'opinion personnelle que peut avoir le commissaire enquêteur à ce sujet).

Plus précisément, il ne voit pas en quoi la baisse à 30 km/h de la circulation sur la RN118 modifierait « plusieurs choix coûteux du projet ».

« B- Le nouvel échangeur prend enfin en compte les piétons mais ne corrige pas la primauté de la voiture. La démolition d'un viaduc et d'un tunnel, que le niveau des échanges entre la RN118 et la RD7 justifie mal, le dégagement de la vue du musée de la céramique et la prise en considération de tous les cheminements piétons et vélos vont certes dans le bon sens. Cela ne suffit certes pas pour prendre enfin en compte la ville (pourtant il s'agit de l'entrée principale de Sèvres), encore moins la communauté d'agglomération : GPSO, qui exerce la compétence transports sur le territoire, ne participe pas plus à la maîtrise d'ouvrage que la ville. Mais c'est déjà bien de commencer à s'occuper d'autre chose que la voiture.



*Pour autant, le projet n'est pas satisfaisant. La voiture reste la première servie dans l'affectation de l'espace, avec un besoin surdimensionné, sans compromis avec les besoins des autres parties prenantes. Une telle option apparaîtra vite à son tour anachronique, comme l'est aujourd'hui l'option originelle consistant à ne servir que la voiture.*

*Plusieurs personnes de notre collectif ont fait cette observation au maître d'ouvrage lors de la concertation préalable, le bilan n'en fait aucunement état ».*

Le commissaire enquêteur souligne la considérable baisse des emprises dédiées à la voiture dans ce projet, au profit des modes actifs, de véritables trottoirs et de l'esplanade de la Cité de la Céramique. Il est possible que, à terme, ce ne soit pas suffisant, mais le Conseil général ne pouvait manifestement pas les réduire plus, dans la mesure où le projet ne peut pas perturber le fonctionnement actuel de la RN118, qui est considéré comme stratégique pour l'Etat.

Peut-être qu'ultérieurement, le nombre de voies du pont pourra être réduit au projet de couloirs dédiés aux bus.

*« Les différences de traitement entre la circulation des voitures et les autres usages de l'espace public sont systématiques, même après les quelques adaptations issues de la concertation avec des cyclistes :*

- *le nombre de voies et leur largeur restent à leur niveau antérieur, tandis que piétons et cyclistes doivent se partager des trottoirs souvent insuffisants. L'observation est valable sur le pont de Sèvres (7 voies de 3 m pour les voitures contre 2 trottoirs de 4 m devant accueillir chacun des vélos dans les deux sens, vu le caractère infranchissable de cet axe de pénétration dans Boulogne). Elle est valable aussi sur les bretelles, toujours à 2 larges voies de 3,25 m, sans considération de la réduction des flux à traiter, même quand la voirie source n'a que des voies de 3 m (cas de la RD7 amont), tandis que les pistes cyclables ne sont réalisées que d'un seul côté - elles sont dites bidirectionnelles - avec une largeur minimum (2,50 m ou 2,70 m) ;*
- *les giratoires sont généreux : les largeurs de leurs anneaux font respectivement 10,50 m (l'équivalent de 3 voies de 3,50 m) pour celui qui accueille la sortie sur la RD7 de la RN118 (sortie à 3 voies c'est à dire autant qu'en amont et une de plus que la sortie sur le pont), et 8 m (l'équivalent de 2 voies de 4 m) pour celui qui accueille les échanges entre D910 et RD7). Ils autorisent ainsi des vitesses élevées, mais ils obligent de ce fait à multiplier les feux pour la sécurité des piétons et des cyclistes. Ils allongent leurs parcours et leurs attentes aux traversées ;*

- *il existe même un tronçon de la RD7 qui, dans le sens Nord - Sud, s'élargit de 2 à 3 voies alors même qu'elle vient de perdre la part majoritaire de son trafic par la bretelle d'accès à la RN118, et que dans la situation actuelle l'essentiel de ce trafic, qui emprunte le souterrain à démolir, se contente d'une voie. Il s'agit probablement d'une précaution au cas où le grand giratoire, qui remplacera à la fois le souterrain et le viaduc, se bloquerait malgré sa grande taille. Pour les piétons et les cyclistes, une seule solution généreuse leur est concédée : le passage sous la RN118 des cheminements entre Sèvres et Boulogne ou entre Sèvres et l'amont de la rive gauche de Seine bénéficieront d'une largeur totale de 7 m, et non 3 comme cela a été aussi envisagé ! Ouvrage qui, notons-le au passage, devient inutile si les deux giratoires sont rétrécis ;*
- *la fluidité du trafic automobile a fait l'objet d'études dont une annexe rend longuement compte (comme si par principe il fallait assurer une circulation toujours plus fluide et plus dense alors que la prévision publique est ici une réduction générale de trafic). Celle des flux de piétons et de vélos n'est nulle part évoquée, même après que l'autorité environnementale ait conseillé de les évaluer aux horizons 2020 et 2030. Pourtant, ses trois objectifs (faciliter les déplacements de tous y compris les PMR, améliorer la sécurité des piétons, mettre en valeur les richesses du site) ont pour corollaire une croissance forte des flux piétons soit pour les déplacements quotidiens, notamment vers les TC, soit pour la promenade, donc un risque de saturation rapide des trottoirs et des cheminements ;*
- *si les bus perdent leur site propre sur la D910, les correspondances bus-tram sont en revanche l'objet d'un progrès remarquable, puisque les bus empruntant l'ancien tracé de la N10 de part et d'autre du pont pourront désormais s'arrêter dans les deux sens quasiment au droit de la station du T2, au-dessus de la RD7, sur le tablier du pont qui se poursuit pour l'enjamber. Il y aura des ascenseurs. Aujourd'hui, les correspondances sont exécrables car les arrêts des bus de la D910 sont loin dans l'échangeur et les cheminements sont malcommodes. Mais il est très regrettable que le remède, tel qu'il est conçu ne soit pas applicable aux bus reliant le plateau de Vélizy à Boulogne par la RN118 : ils continueront à traverser tout le pont sans pouvoir s'arrêter ;*
- *il existe aussi une ligne de bus, la 45 de Phoebus, venant du plateau de Vélizy par la RN118 qui, au lieu de traverser le pont, rejoignent la RD7 pour s'arrêter en terminus dans le parking du T2. Elle assure ainsi une excellente correspondance avec le tramway. Elle connaît un développement important (de 450 voyageurs par jour en 2008 jusqu'à 2 600 en 2013), de sorte que les conflits d'usage entre les bus et les usagers de ce parking aux tarifs élevés sont de plus en plus nombreux, notamment aux heures de pointe. Il est étonnant de ne pas trouver dans le projet une analyse du besoin et une réservation ferme d'espace ;*
- *un autre risque de saturation des usagers non automobilistes est ignoré : la plateforme de correspondance bus - T2 sur le pont de Sèvres n'offre que 6,32 m de large côté amont (côté aval, il semble qu'elle ne soit pas mentionnée dans le dossier) pour accueillir la montée et la descente du bus, plus les circulations de piétons et de vélos du pont. Le risque est maximum côté amont où il est prévu de concentrer la circulation des cyclistes des deux sens ».*

Le commissaire enquêteur soumet ces différentes critiques de dimensionnement à l'analyse du maître d'ouvrage.

Il estime que l'élément le plus stratégique concerne la nécessité de mise en place d'une piste (ou bande) cyclable Est > Ouest le long du trottoir Nord du Pont de Sèvres.

Après la phase d'enquête publique, il conviendra de réaliser les études opérationnelles qui permettront d'affiner les dimensionnements des différents ouvrages, notamment au regard des commentaires des associations et du public.

*« Le parking de l'Île (de) Monsieur : un besoin maltraité*

*Le stationnement individuel sur l'Île Monsieur répond à deux besoins : le rabattement vers les TC des résidents des coteaux mal desservis et le loisir, qu'il s'agisse d'aller sur la base nautique ou de visiter les sites prestigieux contigus. Les deux parkings, de part et d'autre de la RD7 au Nord, sont saturés bien que payants. Le projet prévoit de n'en faire plus qu'un qui offrirait 20 places de plus que le total existant, côté base nautique et T2. Est-ce suffisant ?*

*L'étude d'impact ne s'en soucie guère, quand elle se penche sur la voiture elle ne s'intéresse qu'à celles qui roulent. Pourtant, aussi bien la saturation actuelle que l'impact du projet sur le besoin méritent une analyse.*

*Les usagers de (la base nautique de) l'Île Monsieur ne veulent absolument pas accueillir sur leur terrain les voitures des visiteurs du musée de la céramique et du parc de Saint-Cloud, en plus des usagers du T2. Ils veulent, à juste titre, d'autres lieux de stationnement ».*

Le commissaire enquêteur s'est aussi soucié des disponibilités en stationnement de ce secteur, en raison de la volonté de complète suppression du parking proche de l'entrée du Domaine de Saint-Cloud : il demande que des possibilités de stationnement soient retrouvées dans ce secteur.

*« Par ailleurs, les deux chantiers, celui de la ligne 15 et le présent projet, vont occuper pendant de longues années une partie des parkings. La question de la capacité de ce parking unique se pose de façon majeure ».*

Il s'est aussi soucié du phasage de ce projet avec le creusement du tunnel de la ligne 15, et rappelle que l'étude des éventuels impacts transitoires devra être étudié avant la phase opérationnelle.

*« La multiplication des maîtres d'ouvrage ne rend pas optimiste. Les 20 places supplémentaires sont promises par le CG 92 mais leur création dépend d'un autre maître d'ouvrage intervenant sur le même site, GPSO, autorité organisatrice de transport de proximité qui doit aussi se préoccuper du stationnement des bus. En outre, un 3<sup>e</sup> maître d'ouvrage, SGP, va creuser le puits d'accès du tunnelier sur le parking pour la réalisation de la gare du Pont de Sèvres d'où partira pour quelques années la ligne 15 du GPE, amputant bientôt son nombre de places (il est vrai que de l'autre côté du Pont de Sèvres, à Boulogne, il existe un autre parking géré par un autre concessionnaire. Il est loin du T2 et du musée de la céramique, mais il est très largement dimensionné : s'agit-il de le remplir et de ce fait d'assurer son équilibre économique, au détriment des usagers des coteaux se rendant à leur travail ? !).*

*Avec ce projet, on est une nouvelle fois confronté à l'incohérence des politiques publiques locales : il interfère fortement avec d'autres projets portés par d'autres acteurs publics, tous censés agir au nom de l'intérêt public, et ils ne sont pas coordonnés entre eux alors qu'ils sont en conflit.*

*Cette incohérence va avoir pour conséquence d'empêcher le report modal recherché par le SDRIF et le PDU, puisque ce parking sursaturé dissuadera l'habitant mal desservi de relayer l'usage de sa voiture par le T2 ».*

Le commissaire enquêteur rappelle qu'on est dans un monde réel, complexe, fluctuant, soumis à de nombreux maîtres d'ouvrages, à des modes de financement compliqués et à des décisions parfois déphasées, ... mais qu'il préfère cela à un monde totalitaire ... qui d'ailleurs ne connaît généralement pas l'intervention des associations, ni la procédure d'enquête publique.

*« C- Le collectif du Val de Seine propose des mesures simples pour satisfaire vraiment les objectifs poursuivis et un redéploiement du budget considérable de l'opération :*

- mettre en zone 30 tout l'échangeur pour la sécurité de tous et pour que la continuité cyclable ne gêne pas que les piétons (ils pourraient parfois partager la voirie des voitures) ;*
- permettre aux bus reliant le plateau de Vélizy à Boulogne par la RN118 de s'arrêter eux aussi sur les plateformes de correspondance bus - tram. C'est possible soit en rapprochant du lit du fleuve les plateformes, soit en éloignant du pont le raccordement des bretelles. La limitation à 30 est favorable aux deux solutions, elle réduit le risque lié au cisaillement des véhicules n'allant vers la RN118 ou n'en venant pas, et elle éloigne le besoin d'ajouter des feux ;*
- étudier les flux de piétons et de vélos dans le futur pour prévenir les risques de saturation. Regarder particulièrement la cohabitation piétons-vélos-usagers au droit des arrêts de bus sur les plateformes ;*
- rétablir le site propre des bus sur la D910 en cherchant à le prolonger sur le pont de Sèvres. Leurs usagers y gagneraient beaucoup de temps, et de fréquence puisque les bus pourraient tourner plus vite. C'est particulièrement utile pour le 171 (Boulogne - Versailles) qui est très chargé ;*
- prévoir dans cet échangeur suffisamment d'espaces pour l'arrêt et le stationnement des bus de manière à favoriser le développement de l'offre, notamment avec une ligne venant du Nord par la RD7 Nord puis prenant la RN118, comme font actuellement une part importante des automobilistes de l'échangeur;*
- giratoires : ne pas reproduire le choix ruineux et potentiellement dangereux du grand giratoire à feux du carrefour de Vaugirard sur la RD7. La limitation à 30, couplée à des séparateurs et une sinuosité des chaussées, permettrait d'éviter beaucoup de feux rouges et de réduire les diamètres ;*
- vélos : réduire les dépenses et améliorer la sécurité des piétons en choisissant la bande cyclable sur la chaussée des voitures plutôt que la piste cyclable sur trottoir, dès lors que les flux de voitures sont sous le 20 000 véh-jour ;*

- *stationnement : il faut multiplier les sites, et ne pas charger autant le parking actuel de l'île (de) Monsieur. Nous en proposons 3 autres.*
  - *le projet de « Promenades des jardins », sur le site du musée, doit intégrer un parc de stationnement d'au moins 100 places à destination de ses visiteurs et de ceux du parc de Saint-Cloud à l'arrière du musée où l'espace existe ;*
  - *les délaissés non-paysagers de l'échangeur doivent être affectés à un stationnement réparti. Les places ainsi gagnées seront encore plus nombreuses si les bretelles et les giratoires sont moins généreusement dimensionnés ;*
  - *le Nord de la base nautique peut accueillir un petit parking pour ses usagers accessible par l'accès Nord de l'île Monsieur. Il s'ajouterait parking Nord existant, grand mais un peu loin.*
- *chercher des économies supplémentaires sur les surfaces de bitume ou les aménagements paysagers après les pistes cyclables et les feux, pour pouvoir financer dans ce budget de 42 M€ l'accès à la passerelle piétonne vers l'île Seguin qui a été longtemps promise aux Sévriens ».*

Le commissaire enquêteur rappelle qu'il est tenu de donner un avis sur le projet présenté, et aussi qu'il n'a pas à se prononcer sur les sujets extérieurs à son emprise (comme des parkings sur le Domaine de Saint-Cloud et/ou au Nord de la base nautique).

Hormis quelques places de parking de courte durée potentielles devant l'immeuble de la rue Troyon et devant la Cristallerie, il ne voit pas de gisement de stationnements significatifs sur l'emprise du projet.

*« D - En conclusion*

*Est-il intelligent de procéder l'un à la suite de l'autre, ou peut-être en même temps, à de lourds travaux pénalisants pour le public, les uns au titre du tunnelier de la ligne 15, les autres au titre de la « rénovation » de l'échangeur RN118 ? Cela dans une zone très fréquentée, du fait de la présence d'équipements publics importants (pôle de transport collectif, parc de Saint-Cloud, musée de la céramique, île Seguin, équipements sportifs et récréatifs de l'île de Monsieur, parking de surface pour le T2, ...), où les importants de flux de piétons doivent croiser des voies à fort trafic »*

Le commissaire enquêteur estime que la situation actuelle (échangeur routier en pleine ville, négligeant les modes actifs, les PMR et le paysagement) ne peut pas être maintenue éternellement. Même si ce projet est localisé dans un site aussi contraint et qu'il ne peut pas être parfait, eu égard aux nombreux courants de pensée qui s'expriment, il participe au rééquilibrage de l'espace et au « containement » de la place de l'automobile, à un endroit où il ne serait pas acceptable de réaliser un projet qui conduirait à une dégradation de service de la RN118.

*« Au fond, quelle est l'utilité réelle d'une rénovation aussi coûteuse que celle de l'échangeur ? Faut-il absolument démolir le souterrain et le viaduc ?*

*Le collectif pose la question de savoir si l'essentiel des objectifs recherchés ne pourrait pas être obtenu par l'amélioration de l'existant, sans destruction de ces ouvrages massifs. Il s'est rapproché des professionnels qui lui ont apporté leur expérience en proposant une alternative aux 4 voies de la RD7 à feux multiples et produira avec leur aide une esquisse du même esprit au début du mois de février 2015 ».*

Le commissaire enquêteur rappelle qu'il n'a pas d'avis à donner sur la RD7. Concernant le devenir de l'échangeur de la Manufacture, il est clair que le souterrain aurait pu être conservé, mais ce n'est pas très urbain et il est assez peu utile (car peu fréquenté).

En revanche, conserver la bretelle en viaduc conduit à devoir maintenir la totalité du schéma de circulation actuel et empêche les aménagements en faveur des modes actifs et du paysage urbain que visent le projet.

**37)** le novembre 2014 : M. Jamin :

*« Je vous confirme que le projet me paraît complètement inutile et démesurément onéreux. J'habite Sèvres ou Chaville depuis 69 ans et « pratique » donc le pont de Sèvres depuis suffisamment longtemps pour avoir une opinion étayée par l'expérience.*

*Je n'ai jamais été confronté à des blocages de circulation même aux heures de pointe et donc je pense qu'écrire que les modifications vont améliorer la circulation est fausse ».*

L'objectif du projet n'est pas d'améliorer la circulation automobile dans son ensemble, mais de favoriser un meilleur partage de l'espace urbain ... sans aggraver sensiblement la circulation. Il n'en demeure pas moins que cela va favoriser :

- le repérage géographique pour les usagers,
- certains parcours, et spectaculairement le trajet Meudon > Sèvres.

En revanche, les parcours Saint-Cloud > Sèvres et Saint-Cloud > RN118 seront plus compliqués

*« Par ailleurs je ne trouve pas dans le dossier d'étude sérieuse sur des ronds-points similaires (à trafic identique) qui permettraient de confirmer que de supprimer le pont d'arrivée de la RN118 va arranger les choses, sans oublier la suppression du tunnel. Je pense même que la création d'un rond-point à la place va créer des embouteillages ».*

Le Conseil général n'a en effet pas communiqué de noms de ronds-points à feux similaires en milieu urbain dense. On rappelle que le projet n'a pas pour objet d'améliorer la circulation, ... mais de ne pas l'aggraver significativement.

La mise en place d'une gestion informatisée des feux tricolores en temps réel y participe largement.

*« Il est indiqué que le projet va faciliter les parcours des piétons et cyclistes, tout cela avec des phrases ronflantes parfaitement commerciales et vides de preuves.*

*Je constate que dans le même temps le Conseil général vient de dépenser 900 000 € pour refaire la Grande Rue, juste en sortie de l'échangeur et de bloquer le trottoir de droite direction Versailles, tout cela pour faire un mur végétal. Cette nouvelle structure oblige les piétons à solliciter un feu pour avoir la possibilité de traverser cette voie très encombrée de voitures et de retraverser 100 mètres plus loin.*

*Conclusion : on constate que beaucoup de piétons dépassent les barrières quitte à marcher sur la chaussée pour marcher sur la terre pour éviter le crochet. Pourquoi donc au même endroit deux politiques piétons ? ».*

Un tronçon de la Grande Rue n'a pas été définitivement refait, dans l'attente d'évolutions attendues. Ainsi, l'objectif du blocage du trottoir Nord n'est pas la création d'une haie d'arbustes mais d'interdire la fréquentation d'un trottoir extrêmement étroit et dangereux, ceci dans l'attente des négociations en cours avec la Manufacture et le Domaine de Saint-Cloud pour en reculer le mur d'enceinte

*« Quant aux vélos, rien n'est prévu sur la Grande Rue, pourquoi donc dépenser ces millions sur cette petite partie du réseau ?*

*En fait le projet d'après mes informations est venu d'une demande de l'ancien Maire de Sèvres qui, dès son élection, avait déclaré la destruction du « mur de la honte » délimitant la Grande Rue et les jardins de la Manufacture. 15 ans après le mur est toujours là ».*

Le mur d'enceinte du Domaine de Saint-Cloud et de la Manufacture sera effectivement le problème qui demeurera pour améliorer le contact piétonnier et cycles entre la ville de Sèvres et les berges de la Seine.

Ce blocage n'est pas une raison pour ne pas réaliser ce qui est actuellement possible.

*« Améliorer l'entrée de la Manufacture est passionnante, mais la première des choses à faire serait de faire venir des clients visiteurs en améliorant le concept du musée. Rares sont les autocars en attente de leurs touristes qui stationnent sur les pavées devant la grille actuelle, comment circuleront ces visiteurs lorsque les autocars seront déportés vers d'autres parkings (en traversant les chaussée ?) alors qu'aujourd'hui ils sont directement dans le Musée ? J'ose écrire que ce projet est totalement négatif et basé sur des notions esthétiques totalement surdimensionnées par rapport aux conséquences sur les usagers voitures de la zone ».*

Le commissaire enquêteur convient que la Cité de la Céramique n'a pas besoin d'une mise en scène de l'espace si importante.

Il ne fera pas de commentaires sur les aspects muséographiques et sur la fréquentation qui ne font pas partie de l'objet de l'enquête publique.

Le commissaire enquêteur a compris que les cars de visiteurs pourraient continuer de stationner sur l'esplanade.

*« Dans le projet est présenté un ascenseur pour passer du niveau tramway au niveau du pont pour rejoindre l'arrêt bus ou vers le métro. Que diantre, pourquoi cet ascenseur n'existe pas aujourd'hui et devra-t-on attendre encore 5 ans pour le voir ?*

*Si le Conseil général a de l'argent pourquoi ne pas envisager de couvrir le trottoir pour permettre aux centaines de personnes qui traversent le pont entre le tramway et le métro souvent sous la pluie ».*

Outre les aspects financiers, la couverture du trottoir serait peut-être pratique, mais l'ouvrage (même sur simple poteaux) bloquerait la vue entièrement dégagée qui fait tout l'intérêt paysager et émotionnel du franchissement d'un fleuve.

Et pourquoi ce pont-ci et pas tous les autres qui sont fréquentés par des piétons ?

*« Je préconise de dépenser les 42 millions a d'autres dépenses plus immédiatement intéressantes comme l'isolation des HLM ou le changement de chaudières ou encore pour construire des écoles ou des crèches à Sèvres qui en manque cruellement. Autre solution baisser les impôts et faire revenir les sociétés dans le département, exemple SFR ».*

Sans commentaire sur cette opinion.

**38)** Le 28 novembre 2014, des occupants des immeubles des 18, 20 et 24 rue Troyon communiquent une pétition signée de 27 noms :

*« Le projet prévoit de faire sortir la totalité des véhicules vers Issy-les-Moulineaux pour rejoindre Sèvres, la RN118, le pont de Sèvres ... Il faudrait faire demi-tour au rond-point de Vaugirard, impliquant des allongements de temps de transport allant du simple au triple pour chaque déplacement.*

*NON au projet de réaménagement des sorties parkings du 18, 20 et 24, rue Troyon tel qu'il nous est présenté.*

*OUI à la solution de déplacer la sortie des parkings sur le rond-point (sortie RN118) afin de conserver l'accès sortie vers Sèvres, Pont de Sèvres etc. et vers Issy les Moulineaux ».*





Ce sujet a longuement été évoqué entre le commissaire enquêteur et les services du Conseil général lors de deux réunions de synthèse : il s'agit d'un vrai problème, compte-tenu du nombre important d'usagers et la sorte d' « avantage acquis » que représente le feu tricolore dédié à la sortie de ces usagers sur le domaine public départemental.

Trois idées ont été évoquées :

- faire sortir le parking en pied de la bretelle de sortie de la RN118, avec des feux tricolores en écluse,
- faire sortir comme actuellement, mais avec le franchissement du futur terre plein, avec des feux tricolores supplémentaires,
- inverser le sens du parking privé, afin de sortir plus loin sur le quai, avec des feux tricolores supplémentaires.

**39)** Le 28 novembre 2014, une pétition strictement identique à celle citée ci-avant, signée de dirigeants de 5 sociétés qui occupent l'immeuble de bureaux, est apportée au commissaire enquêteur par M. Bruno Mallet, responsable immobilier du groupe CFAO.

**40)** Le 13 novembre 2014 : M. Bao Le Trung ancien directeur de recherche à l'Institut National de REcherche sur les Transports et leur Sécurité (INRETS) 19 rue Anne Amieux 92310 Sèvres  
« 1) *Objectif du projet (Pièce C, paragraphe 2.3)*

*Objectif « Facilité » : concernant la lisibilité de l'échangeur actuel, les automobilistes qui passent par là tous les jours connaissent par cœur les issues de cet échangeur, aidés le cas échéant par leur GPS (ceux-ci deviendront encore plus sophistiqués en l'an 2020 ou 22, date de fin des travaux. Alors le manque de lisibilité actuel disparaîtra tout seul). L'argument portant sur la lisibilité pour les automobilistes est-il vraiment valable ? ».*

Le Conseil général a répondu au commissaire enquêteur que la lisibilité de l'échangeur pour les automobilistes n'était qu'un des arguments du projet, mais n'était pas le principal, ni de ceux les plus mis en avant.

*« Concernant l'échange entre les 2 rives, en effet, tout aménagement doit tenir compte du voisinage. Les accès au métro pour ceux qui viennent de la rive gauche ou du tramway sont actuellement rejetés bien loin. Seront-ils améliorés pour raccourcir le trajet pour les piétons ? Actuellement, les piétons empruntent la chaussée pour rejoindre le terre-plein, ce qui est dangereux ».*

Le commissaire enquêteur rappelle que le projet concerne Sèvres et non pas l'autre côté de la Seine, sur lequel chacun sait que des réflexions doivent être menées et sont nécessairement en cours.

*« Objectif « Améliorer la sécurité » : (...) Une statistique d'accidents survenus sur l'échangeur actuel a été produite : Cette densité d'accidents est-elle plus élevée que dans d'autres échangeurs équivalents ? Quels sont les points accidentogènes sur l'échangeur actuel ?*

*Dans le nouvel l'échangeur, de combien estime-t-on la diminution du nombre d'accidents (Analyse coût bénéfice ALARP ou GAME) ? ».*

Fort heureusement, les accidents ne sont pas assez nombreux pour former des séries statistiques. Il semble que les voitures aient surtout des accidents liés à une vitesse excessive dans les courbes, sans impacter forcément d'autres usagers.

Néanmoins, l'argument selon quoi les accidents ne seraient pas assez nombreux, ou pas plus nombreux qu'ailleurs ne justifie pas de ne rien faire.

En tout état de cause, l'état des lieux n'est pas clair et les parcours assez compliqués et peu sécurisés, notamment pour les piétons et cycles, et il est logique que le gestionnaire ait cherché à l'améliorer.

*« Mes observations concernant l'objectif « Facilité » : Ce projet de nouvel échangeur doit être issu des tenants de la doctrine « Bâtir la ville autour de l'automobile » d'un ancien président de la République. Ils n'ont pas encore réalisé que cette doctrine est devenue archaïque à notre époque. En effet :*

- *Cet échangeur a été conçu à l'époque pour l'automobile-reine, ainsi que tout l'aménagement au pont de Sèvres. Il en a résulté que l'itinéraire pour les piétons et les cyclistes (pour les PMR, n'en parlons pas) ont été négligés ou allongés à travers des dédales isolés, par rapport au cheminement des automobiles. Donc l'amélioration doit d'abord porter sur le cheminement des piétons, cycliste, PMR, sur l'accès aux transports communs sur les 2 rives. De même, un cheminement cycliste sur le pont de n'a tout son sens que si du côté Sèvres il y a une suite. Pour les décideurs, il est utile d'avoir en tête les ordres de grandeur suivants : une voiture automobile dispose d'une puissance de 40 à 100 kW, un piéton ou cycliste ne dispose que de 40 Watt.*
- *L'argument sur l'amélioration de la sécurité doit être étayé. Sinon il ne sert que d'argument de vente.*
- *La lisibilité peut s'améliorer par une meilleure signalétique, tant en caténaire qu'au sol, lumineux si nécessaire ».*

C'est une évidence que l'état actuel, et même le terme « échangeur », sont issus d'une époque révolue où les autres usagers n'étaient quasi-pas considérés.

S'il est aussi évident que les parcours (notamment cyclistes) ne sont pas destinés à être tronçonnés, les projets sont mis au point, financés et mis en œuvre à des époques différentes, ce qui fait que la mise en cohérence n'est que progressive.

*« 2) Le devenir de cette enquête publique (Pièce C, paragraphe 3, Etudes préalables)*

*Au cours de la concertation préalable, des citoyens ont fait des remarques de bon sens. Cependant ils ignoraient l'ampleur considérable des travaux.*

*Les documents produits à l'occasion de cette enquête publique permettent donc de mieux apprécier la pertinence du projet et son ampleur, en particulier son coût.*

*Le coût du projet a été estimé à 46 M€. L'expérience nous enseigne que le coût final sera le double, vu l'optimisme actuel des évaluateurs et l'inflation future inévitable. Donc, vu que les dettes publiques s'accroissent en France en général, est-il raisonnable de dépenser tant d'argent pour une amélioration dont la preuve manque ? ».*

Il n'apparaît pas que l'ampleur du projet présenté à la concertation préalable était différente du projet soumis à enquête publique.

L'aspect financier est un élément important de la prise de décision publique.

Dans le cas d'un projet qui vise à du qualitatif (la valorisation des espaces, le paysagement, les modes actifs et les PMR, ...), la notion de rentabilité du projet n'apparaît pas sous forme de gain de temps, étalon classique d'évaluation des études routières.

*« Par contre, des améliorations modestes mais utiles à l'œil nu, nécessitant seulement une fraction des 46 M€, sont à faire. Essentiellement :*

- *raccourcir les itinéraires piéton, cycliste et PMR, installer des tapis roulants aux endroits pentus, égaliser le flux de circulation des piétons (PMR) sur les 2 côtés du pont, faciliter les accès aux transports communs sur les 2 rives ;*
- *repenser la signalétique, tant en caténaire qu'au sol et les feux ;*
- *réaménager les endroits accidentogènes ... ».*

Le commissaire enquêteur ne voit pas comment ces nombreux et louables objectifs pourraient être réalisés sans diminuer la place de la voiture et donc repenser l'intégralité de l'espace public, qu'on rappelle avoir été conçu pour la voiture.

*« Mes observations sur cette enquête publique :*

*Une amélioration continue des infrastructures fait partie de la vie. Cependant :*

- *vu que cette enquête publique ne saurait être considérée comme un quitus pour la construction du nouvel échangeur;*
- *vu qu'à l'heure actuelle, de nombreuses affaires (La Faute-sur-Mer, Sivens, Notre-Dame-des-Landes, ...) sensibilisent les citoyens,*

*il convient que les décideurs s'assurent auprès d'un organisme d'expertise (indépendant, compétent et fiable) de la pertinence du projet ».*

Le commissaire enquêteur rappelle que l'amalgame n'est jamais un argument.

L'enquête publique a pour objet de faire ressortir les thèmes de préoccupation du public et ensuite à permettre une décision plus éclairée du Conseil général.

**41)** le 28 novembre 2014, le commissaire enquêteur reçoit chez lui le texte de « [clenaje@live.fr](mailto:clenaje@live.fr), qui relaie le texte de M. Bruno Mallet, responsable immobilier de CFAO (entreprise locataire au sein de l'ensemble immobilier de La Cristallerie), adressé à M. Thibaud de Gestas, à la ville de Sèvres :

*« Je me permets de vous interpeller sur les conseils de M. Olivier Marzloff (Secrétaire Général groupe CFAO) que vous avez rencontré récemment. Une pétition, qui circule actuellement au sein de notre ensemble immobilier, nous alerte sur un défaut de passage dans le projet d'aménagement de l'échangeur (en copie). En effet, dans ce projet, le site n'aura plus accès au rond-point qui dessert la RN118, Boulogne-Billancourt et Saint-Cloud !*

*Environ 200 collaborateurs viennent sur site en voiture, dont les 3/4 sont impactés, c'est donc a minima plus d'une centaine de véhicules qui, quotidiennement, aux heures de pointes, vont engorger les quais dans les deux sens pour pouvoir prendre les directions condamnées par le projet. Si on ajoute les flux des livraisons, des prestataires et des affaires en journée ainsi que les autres occupants du site, cela annule (aggrave ?) l'objectif de fluidité de l'aménagement. Mme Nagel est en copie de ce mail pour porter cette pétition et nous avoir alertés du risque. Dans l'espoir d'un soutien ou d'un conseil, je me tiens à votre disposition et vous prie d'accepter mes sincères salutations ».*

Cette observation complète les nombreuses inquiétudes déjà exprimées sur le même sujet.

### **C.3 - Documents reçus hors registre**

**42)** le 26 octobre 2014, l'Association des Amis de l'Île de Monsieur écrivait au président du Conseil général. Ce courrier a été enregistré au courrier du 3 novembre 2014, puis ensuite communiqué au commissaire enquêteur le 2 décembre 2014.

*« Nous avons appris récemment par le biais du bulletin de communication du département, de la poursuite du projet de reconstruction de l'échangeur devant la Manufacture de Sèvres, Au vu de son coût annoncé lors de la réunion publique et de l'état des finances du pays, cette décision est surprenante.*

*Cet équipement est en bon état de fonctionnement et au bénéfice de tous les usagers, y compris piétons ou vélo. Les possibles améliorations attendues par cette dépense paraissent minces eu égard au contexte économique actuel.*

*Si les ressources financières du département des Hauts-de-Seine sont suffisamment confortables pour ce projet, que certains pourraient qualifier de gaspillage des deniers publics dans la situation actuelle de la France, pourquoi ne pas plutôt réduire la pression fiscale départementale au profit des entreprises et particuliers du 92 ?*

*Vous faites souvent publiquement référence à l'économiste libéral Frédéric Bastiat, pourquoi ne pas également appliquer la recommandation d'Arthur Laffer, de la même école de pensée qui vous inspire et qui fait de la baisse des prélèvements, un moyen plus certain de relance de l'économie qu'une nième dépense publique ?*

*Nul doute que cette action mis en accordance avec vos convictions trouverait un écho favorable par une opinion surfiscalisée et pourrait servir d'exemple à d'autres entités publiques ».*

Le commissaire enquêteur prend acte de ce positionnement, de nature plutôt politique et philosophique.

**43)** le 16 décembre 2014, M. Mouranche communique « le document de lancement de l'esquisse programme demandée à Yan le Gai et Christian Collin par le collectif du Val-de-Seine. Il complète utilement l'avis déposé à la clôture de l'enquête.

*La collecte d'informations complémentaires s'avère laborieuse. Le CG 92 nous a purement et simplement renvoyé aux pages internet de l'enquête !*

*Selon la mairie de Sèvres, la maquette doit être cachée au public dès l'enquête close ».*

Le commissaire enquêteur savait que la maquette devait ensuite être rapatriée au Conseil général, où elle était d'ailleurs toujours exposée lors de la 2<sup>e</sup> réunion du commissaire enquêteur avec le maître d'ouvrage.

« 1- Informations préliminaires : Yan Le Gal a été contacté le 23 novembre par Daniel Mouranche. Il a donné son accord de principe le même jour pour une mission sur l'échangeur dit de la Manufacture de Sèvres, post enquête publique. Il s'est assuré de la participation de Christian Collin avant la réunion avec le collectif du Val-de-Seine. Il a établi une première proposition de mission le 25 novembre, après avoir pris connaissance du projet du CG 92 et de l'avis provisoire du collectif, pour un montant de 2 000 € TTC, non compris la participation de Christian Collin. L'avis définitif du collectif a été remis au commissaire enquêteur le vendredi 28 novembre, jour de clôture de l'enquête. Yan Le Gal a longuement observé le fonctionnement de l'échangeur samedi 29. Il a particulièrement été frappé par le fonctionnement du pont de Sèvres en piste d'envol pour les motards prenant la cote de la RN118.

2- La réunion du 1<sup>er</sup> décembre : elle s'est tenue à la maison Huvé, 13 route de Vaugirard, de 10 h à 13 h. Présents pour le collectif du Val de Seine Eric Laumet, Gil Leparmentier, Daniel Mouranche ; pour les intervenants : Yan Le Gal. Matinée très fructueuse qui a commencé par un partage de nos observations sur le fonctionnement totalement routier de l'échangeur actuel et sur les qualités/ défauts du projet du CG 92. Elle a débouché sur un cadrage précis de la mission et sur l'arrêté des dispositions contractuelles.

3- Le cadrage de la mission : on partirait d'un scénario objectif, horizon 2030 : idéalement, le lieu est désormais un lieu de ville fait pour le piéton. Il y vient pour jouir de ses atouts paysagers (la Seine d'abord), des loisirs offerts (Manufacture, base nautique, cité de la musique, ...) et bien sûr d'abord pour ses déplacements quotidiens. En 2030, le Pont de Sèvres est un pôle multimodal exemplaire : gare du Grand Paris, métro 9 (pas encore prolongé ...), tramway T2, batobus / voguéo /..., bus aussi nombreux qu'aujourd'hui avec la qualité de service en plus, vélo et marche à pied (la passerelle entre Sèvres et la pointe aval de l'île Seguin est réalisée). Le fret fluvial bénéficie ici de petites plateformes sur chacune des rives et sur l'île Seguin. Et en plus le lieu continue à accueillir la circulation d'une radiale sur Paris, avec les incontournables PL (moyen tonnage) qui assurent la logistique de la métropole. Comme les PDU successifs auront capitalisé leurs résultats en termes de transfert modal et comme l'Etat aura enfin bouclé la A86 pour les PL, le trafic sera tout simplement divisé par deux, ou pas loin. Yan Le Gal nous traduit ce scénario par des idées et des chiffres. L'esquisse associée à ce scénario se caractérise d'abord par la suppression de la fracture Est Ouest de l'ex. N10 (aujourd'hui D910 dans Boulogne et sur le pont de Sèvres, puis RN118). Comment ? Pas de miracle, mais simplement, à chaque bout du pont, des passages piétons avec aires de respiration centrales.

Note de Daniel Mouranche : L'horrible mot de refuge piétons n'est plus de mise, car la circulation est apaisée pour toute sorte de raisons. Pèle mèle : nouvelle mentalité des conducteurs en ville, assistance électronique à la conduite, strict contrôle des vitesses, nouveau dessin des voiries. Il faut en priorité casser les vitesses avant le pont de Sèvres. Le dispositif sera à préciser.

Evidemment, les 3 + 4 voies du Pont de Sèvres sont redistribuées : site propre bus dans chaque sens et 2 x 2 voies pour le reste du trafic auto. Les trottoirs actuellement de 4 m sont adaptés aux nouveaux flux, avec les élargissements nécessaires par encorbellement aux arrêts de bus au droit de la station du T2 musée de Sèvres (c'est un acquis du projet du CG 92). Les vélos n'ont plus besoin de pistes bidi. Leur place est sur la voirie (avec les bus ou avec les voitures, c'est à voir).

L'esquisse programme sera présentée en 3 parties :

- présentation du scénario 2030 idéal, avec éléments graphiques de compréhension,
- propositions d'amélioration du projet soumis à enquête publique, à budget constant et ne s'interdisant pas d'éviter les démolitions d'ouvrage,
- esquisse d'un programme pour faire avancer au mieux l'existant vers le scénario 2030, en prenant le projet du CG 92 comme une étape 2022.

#### 4- Quelques chiffres indicatifs du scénario 2030

Partage des 29 m de l'emprise du pont (chiffre à vérifier : c'est l'addition actuelle de 7 voies à 3 m et de 2 trottoirs de 4 m) : 14 m pour 4 voies voiture et aire piétons centrale, 7 m pour sites propres bus, 8 m pour les trottoirs. C'est juste.

Trafic routier :

- 1 800 véhicules/heure par voie, soit 7 200 pour 4 voies (c'est la base de la fourchette - en IdF on monte à 2 000),
- actuellement le CG 92 compte en moyenne annuelle un peu moins de 100 000 véhicules/jour (dernier comptage en 2012),
- EGIS a compté 87 000 pour les besoins du projet fin 2011 (étude d'impact page 147) : le trafic ne passe pas sur 2 x 2 voies,
- en revanche, ramené à 50 000 en 2030, la fluidité est garantie avec 2 x 2 voies et des HdP suffisamment étalées.

Trafic modes actifs : les chiffres actuels sont quasi inexistantes, il faudra les estimer pour 2014 et pour 2030

NDM : l'étude d'impact (p 156) est affligeante. Rien sur les héroïques vélos, et les piétons ne sont comptés que sur les traversées de voirie ! (dont une cinquantaine de téméraires hors passages protégés, sur la RD7 ou les bretelles, pas sur l'axe de fracture bien sûr). En revanche, ont été dénombrées au titre des modes actifs les entrées - sorties de parking (VL et 2RM) ...

Partage modal : le scénario 2030 sera aussi caractérisé en terme de variation de volume de déplacements par mode par rapport à 2010, comme le PDU 2014.

Ordres de grandeur indicatifs : -45 % auto, + 400 % vélos, + 200 % piétons.

NDM : la dernière Enquête Globale Transport, fondée sur des interviews 2010, a été déclinée dans les Hauts de Seine sur les secteurs les plus petits possibles compte tenu de la taille des échantillons.

On trouve deux secteurs de part et d'autre du pont de Sèvres, avec des différences saisissantes sur la voiture (fiche n°9 EGT 2010, de janvier 2013, page 2) :

Secteur	TC	Modes actifs	Voiture	Autres (surtout 2RM)
Boulogne Ouest	22 %	52 %	24 %	2 %
Coteaux rive gauche	20 %	38 %	39 %	3 %

Noter que les déplacements multi-modes sont assimilés au mode le plus élevé dans la hiérarchie : TC – voiture - 2RM – vélo – marche.

5- Le besoin de données complémentaires : le dossier d'enquête publique est très insuffisant. Il faut au minimum en plus :

- flux de personnes quotidiens actuels sur le pont pour chacun des 6 modes : à pied, à vélos, en 2 roues motorisés, en bus ou cars, en voitures conducteurs et en voitures passagers,
- plans au 1/500<sup>e</sup> du pont et de ses 2 têtes de pont, en situation actuelle,
- offre actuelle de bus sur le pont (par ligne) et projets de renforts dans le cadre de la mise en service de la gare du Grand Paris,
- schémas des passerelles qui avaient été projetées entre Sèvres et l'Île Seguin, ou entre le pont et l'île Seguin,
- résultats rendus public des études de la Société du Grand Paris intéressant la gare Pont de Sèvres-Île Seguin.

Sont également nécessaires à l'évaluation de l'état actuel :

- trafic quotidien actuel dans les 2 tunnels payants de A86 Ouest,
- connaissance des difficultés d'usage pour les piétons, les cyclistes, les usagers des bus, pour les pratiques intermodales,
- fréquentation des bus aux heures de pointe sur le pont de Sèvres (par ligne et par sens),
- vitesses pratiquées au niveau de la tête Sud du pont de Sèvres, par sens, en particulier par les motards.

Les intervenants ne peuvent s'engager à répondre seuls au besoin. La mobilisation des forces vives du collectif est essentielle.

6- Dispositions contractuelles : la proposition de mission du 25 novembre a été refaite le jour même, 1<sup>er</sup> décembre, en incluant la participation de Christian Collin, pour un prix global de 2 300 € TTC et une durée de 2 mois à réception de la lettre de commande. Le chèque d'acompte est versé en séance à Yan Le Gal.

La proposition a été acceptée par le président de Vivre à Meudon le 2 décembre et réceptionnée le 4 décembre 2014 par Yan Le Gal. Elle tient lieu de lettre de commande. Deux rendez-vous sont prévus :

- entre le 12 et le 17 janvier pour le diagnostic et la vision 2030,
- entre le 2 et le 6 février pour l'esquisse programme complète ».

**44)** le 9 février 2015, le CIRAM – Collectif Val-de-Seine communique un dossier de 23 pages, avec une sorte de contreprojet et des planches en couleur, qui est le résultat de l'étude annoncée ci-avant.

Devant le volume et le caractère très tardif de cet envoi, le commissaire enquêteur le communique en annexe mais ne l'analyse pas.

## **D - Relations avec les services de l'Etat et du Conseil général**

### ***D.1 - Réunion avec le représentant de l'Etat***

Sans information sur la position de l'Etat à l'égard du projet, le commissaire enquêteur a écrit le 27 novembre 2014 à la DRIEA – DIRIF le courriel suivant :

*« Je suis le commissaire enquêteur chargé de l'enquête publique en cours concernant l'échangeur de la Manufacture à Sèvres. Celle-ci sera clôturée le 28 novembre.*

*La maquette du projet est présentée en mairie de Sèvres durant l'enquête publique.*

*Le dossier d'enquête est assez fourni et comporte notamment une étude de trafic annexée.*

*L'avis de l'Ae y est aussi joint, de même que la réponse du Conseil général. Le financement du projet y est indiqué comme (étant) intégralement assuré par le Conseil général.*

*Sur ma demande, le Conseil général m'a communiqué :*

- vos coordonnées,*
- le CR de la réunion du 13 décembre 2011 (en présence de M. Hélyar DRIEA),*
- le CR de la réunion du 2 février 2012 (en présence de M. Lucas DRIEA),*
- le courrier du Conseil général au préfet du 6 mars 2012,*
- les courriers du Conseil général au directeur de la DRIEA des 5 mars et 28 août 2013, 17 janvier et 10 octobre 2014,*
- le courrier du Conseil général au Dir. régional des routes du 30 juin 2014.*

*Voir pièces jointes.*

*Le Conseil général m'a indiqué n'avoir reçu aucune réponse des services de l'Etat et avoir donc poursuivi l'étude et la finalisation du projet, en fonction des études de trafic à sa disposition et de ce qu'il estime être l'intérêt général, y compris des usagers de la RN118.*

*Dans la mesure où ce projet modifie considérablement l'échangeur et question et notamment la bretelle de sortie de la RN118, en supprimant le viaduc de sortie vers Saint-Cloud qui semble appartenir à l'Etat, j'aurai apprécié pouvoir connaître l'analyse de l'Etat sur ce sujet.*

*Je suis donc dans l'attente d'une réponse des services de l'Etat chargés de la gestion de la RN118 et des projets.*

*Le cas échéant, un RV est possible courant décembre.*

*Je vous précise que cette démarche de ma part sera relatée dans mon rapport d'enquête publique ».*

Dans la suite, le commissaire enquêteur a été reçu par M. Eric Tanays, Directeur des Routes, DRIEA adjoint, le 19 décembre 2014 à la DIRIF à Créteil. Il relate ci-après le compte-rendu de cet entretien.

M. Tanays comprend la démarche du Conseil général et souligne en introduction que les enjeux des modifications n'impactent pas la sécurité ni le fonctionnement du réseau national.

Il rappelle que la fin de la RN118 à proximité du Pont de Sèvres constitue un enjeu stratégique en Ile-de-France. Il précise que le principe de limite de gestion entre les deux domaines est constitué par le débouché d'une bretelle au 1<sup>er</sup> carrefour (sauf exceptions).



Les évolutions récentes montrent une tendance à la baisse naturelle du trafic, qui devrait être accentuée par les évolutions prévues localement.

Il n'a pas de crainte par rapport au projet et rappelle qu'il existe des solutions de régulation des phases de feux tricolores si le stockage sur la bretelle venait à être important.

Néanmoins, le dessin actuel de la configuration géométrique de la nouvelle bretelle devra être affiné en phase de projet détaillé. Ce détail n'est pas rédhibitoire et la faisabilité est acquise, du point de vue de l'Etat. La phase opérationnelle va occasionner un travail conjoint entre les services techniques de l'Etat et du Conseil général.

Le commissaire enquêteur évoque l'hypothèse que des bus puissent desservir l'arrêt devant le T2 et ensuite prendre la RN118.

M. Tanays estime que le fait de couper la file qui va vers Sèvres serait trop dangereux et donc non accepté.

Questionné sur le sujet des radars (pédagogiques ou verbalisateurs), il souligne que c'est une compétence du Préfet et non pas de sa direction. Il peut en comprendre l'intérêt sur la future bretelle du fait des vitesses parfois excessives, de la forte déclivité, de la présence de feux, d'un rond-point et de piétons en pied de la pente.

Concernant l'enjeu du « tourne à gauche » en sortie du parking de l'ensemble immobilier de la Cristallerie qui sera bloqué par le projet, le commissaire enquêteur évoque l'hypothèse d'un sas devant les feux tricolores, en pied de bretelle.

M. Tanays s'oppose à cette hypothèse pour les raisons suivantes :

- il n'est pas raisonnable d'envisager un arrangement particulier qui serait susceptible de mettre en jeu la sécurité des usagers,
- dans certaines configurations de trafic, le stockage des voitures en attente de passage des feux nécessite toute la longueur de la bretelle prévue,
- de plus, dans le principe, il n'est pas de débouché privé sur une voie rapide de l'Etat avant le 1<sup>er</sup> carrefour.

## ***D.2 - Première réunion avec le demandeur***

Après la clôture de l'enquête publique, le commissaire enquêteur (ainsi que M. Caget, commissaire enquêteur suppléant) a rencontré les représentants du Conseil général, à savoir M. Dulermo (chef de l'unité PDU) et M. Cuirot (chef de projet) le 5 décembre 2014 à 14 h, dans les locaux du Conseil général.

Il leur a alors présenté les thèmes des observations du public ainsi que ses observations personnelles sur le projet et leur a remis une liste de thèmes et questions sur lesquels il sollicite la réponse du maître d'ouvrage.

Cet entretien a notamment permis d'évoquer les principales catégories d'observations du public (et des différents types d'usagers) et certains points du dossier et notamment :

- l'absence de réponse de l'Etat quant aux modifications des bretelles de la RN118,
- les enjeux des études de trafic et des divers dimensionnements des chaussées,
- l'intérêt primordial présenté par le futur axe piétonnier direct Pont de Sèvres > gare du T2 + arrêt de bus > Sèvres, direct, lisible et accessible aux PMR,
- la problématique des différents types de cyclistes (mode promenade / mode transport) et les incohérences de détails des pistes proposées,
- l'absence de piste ou bande cyclables sur le trottoir Nord du Pont de Sèvres,
- le blocage qu'occasionne le Jardin du Potager qui stoppe le développement du projet vers Sèvres,
- le traitement des interfaces techniques et esthétiques entre les chaussées et le pied des immeubles restant à étudier,
- la sortie du parking des logements et bureaux de l'ensemble immobilier de La Cristallerie,
- l'aménagement proposé devant la Cité de la Céramique (esplanade, suppression des arbres actuels, suppression du parking, arrêt minute, ...),
- les impacts temporaires et le phasage par rapport aux autres projets (notamment le creusement du tunnel de la ligne M15).

Le commissaire enquêteur a rappelé que l'état actuel du site assure à peu près correctement les fonctionnalités routières, mais constaté que :

- le piéton normal (forcément indiscipliné) prenait de grands risques par manque d'itinéraires logiques et visibles,
- les trajets en vélos se font principalement sur chaussée, malgré la piste bidirectionnelle « peinte » sur le trottoir Sud du Pont de Sèvres et débouchant nulle part à Boulogne,
- le caractère autoroutier de cet échangeur n'est plus adapté à la conception actuelle de la ville, et notamment de ce site tout à fait singulier.

Le Conseil général a indiqué qu'un accord avec le Domaine de Saint-Cloud relatif à l'ouverture du Jardin du Potager avait de grandes chances d'aboutir, ce qui permettrait de prolonger le trottoir et la piste cyclable le long de la Grande Rue, vers Sèvres.

Concernant l'aspect routier des fonctionnalités du projet, le Conseil général a rappelé que les trajets Meudon > Sèvres et Meudon > RN118 seront grandement facilités, permettant de supprimer le rond-point de la Cité de la Céramique. En revanche, les itinéraires Saint-Cloud > Sèvres et Saint-Cloud > RN118 seront plus compliqués qu'actuellement.

Les précisions alors indiquées ou rappelées n'ont pas apporté d'élément significatif qui sorte du cadre du dossier qui avait été présenté au public.

Du fait du nombre de questions et observations communiquées, le commissaire enquêteur a indiqué qu'il n'exigeait pas que maître d'ouvrage respecte le délai de réponse prévu par les textes, préférant obtenir des réponses plus argumentées.

### **D.3 - Mémoire en réponse du Conseil général**

Le Conseil général communique le mémoire en réponse au commissaire enquêteur le 23 mars 2015.

Les différents éléments du mémoire en réponse visent à répondre à chacun des grands thèmes que le commissaire avait organisés dans sa présentation écrite qui avait servi de support à la réunion de présentation des observations du public et de ses propres observations.

#### FONCTIONNALITES DU PROJET

##### Circulation routière Générale

Observation : *« l'état actuel du trafic n'est pas très problématique à cet endroit : les problèmes sont ailleurs : Vélizy, Boulogne et Puteaux > Saint-Cloud ».*

Réponse : *« Les études de trafic sur la situation actuelle montrent des retenues importantes sur la RD7 Nord venant de Saint-Cloud (retenues d'environ 1 300 m en heure de pointe du matin) et sur la RD 910 en venant de Sèvres (retenues d'environ 1 100 m en heure de pointe du matin).*

*Le flux de véhicules venant de Vélizy (arrivant par la RN118 par la sortie empruntant le viaduc actuel) allant vers Saint-Cloud (RD7 Nord) est aujourd'hui en conflit avec les véhicules venant de Meudon depuis la RD7 Sud. Ce dysfonctionnement est résolu par le projet proposé.*

*Le flux de véhicules venant de Boulogne-Billancourt se dirigeant vers la RD7 (Nord et Sud) vers Saint-Cloud n'est pas significatif (moins de 60 véhicules en heure de pointe). Aucune difficulté n'a été recensée sur ce mouvement.*

*Le flux de véhicules de Puteaux vers Saint-Cloud est en dehors du périmètre du projet. Vous pouvez retrouver ces informations sur l'étude d'impact en page 149 ».*

Observation : *« Il suffit d'améliorer la signalisation et la synchronisation des feux selon les horaires ».*

Réponse : *« Au niveau de la signalisation directionnelle, la géométrie complexe du nœud routier actuel demande une signalisation imposante et difficilement lisible par le conducteur. Elle est réglementaire et aucune amélioration n'est possible sans modifier la géométrie et par conséquent les cheminements.*

*Du point de vue de la signalisation lumineuse tricolore, les différents carrefours sont optimisés par le système dynamique du Département (SITER) qui adapte le fonctionnement dynamique des feux pour réguler et optimiser le trafic en fonction des heures et du trafic réel constaté. Les systèmes dynamiques sont installés depuis plusieurs années et seul un changement de configuration permettra d'améliorer la circulation routière ».*

Observation : *« Pour améliorer la sécurité de l'échangeur, il suffirait d'implanter des radars pour faire respecter les vitesses ».*

Réponse : « La politique de sécurité routière du Département ne se résume pas à la pose de radars répressifs mais par des aménagements clairs et lisibles permettant à chacun de se sentir en sécurité. La clarification des cheminements de tous et la mise aux normes des aménagements proposés sont les garanties d'une amélioration de la sécurité routière. Enfin, il n'est pas relevé dans la situation actuelle des vitesses excessives sur le périmètre du projet.

Pour votre information, la pose de radars de contrôle de vitesse est effectuée par la Préfecture. Une demande pourrait être faite aux services de l'Etat ».

Observation : « Le manque de visibilité de la situation actuelle n'est pas un argument à l'ère du GPS et alors que l'immense majorité des utilisateurs est constituée d'habités quasi-quotidiens. Néanmoins, la signalisation est imparfaite et les gens vont trop vite ».

Réponse : « La RD7 est une route à grande circulation et un itinéraire régional pour accéder aux autoroutes de l'Ouest et du Sud de la France (A10 et A11 via la RN118). Un aménagement est conçu pour tous les usagers, y compris pour les « non-habités » qui l'empruntent pour de longs itinéraires. Le GPS est une belle avancée sur l'aide à la conduite mais est très perfectible dans les aménagements complexes, tels que celui présent aujourd'hui ».

Observation « Le projet fait encore une trop large place à la voiture ».

Réponse : « L'objectif du maître d'ouvrage a été de baisser fortement la surface de la chaussée pour libérer des volumes aux autres usages et aux aménagements paysagers en répondant au trafic actuel (de 35 000 m<sup>2</sup> à 19 500 m<sup>2</sup> de chaussée dans le projet (soit - 44,29 %)) ».

Observation « Multiplier les feux va hacher le trafic et créer des embouteillages, d'autant que les feux sont proches les uns des autres, provoquant des engorgements et des conflits ».

Réponse : « Une étude de trafic détaillée a été faite dans l'étude d'impact. Les trois carrefours assez proches fonctionnent de manière dynamique et synchronisé pour éviter les engorgements et les conflits ».

Observation : « Il y a un risque important d'engorgement des ronds-points (ce que montre la longueur des files calculée dans l'annexe) ».

Réponse : « Les ronds-points permettent une régulation du trafic en fonction de la demande. Des retenues peuvent effectivement se produire aux feux mais sont vite résorbées par un temps de vert plus important grâce au système dynamique du Département (SITER). La situation future ne détériore pas la situation actuelle car, globalement un gain de temps est observé, tous cheminements confondus ».

Observation : « Presque tous les flux passent par le rond-point Sud ».

Réponse : « Le rond-point Sud est effectivement le plus chargé en trafic. Il est aussi le plus capacitaire avec trois files de circulations dans l'anneau central ».

Observation : « Les voies d'évitement des ronds-points qui avaient été dessinées dans le projet de 2011 ont toutes été supprimées, ce qui renforcera l'engorgement des ronds-points ».

Réponse : « Le maître d'ouvrage n'a pas connaissance de cette esquisse de 2011 avec des voies d'évitement. Dans tous les cas, ces voies sont consommatrices d'espaces (augmentation de la part dédiée à la voiture) et ne sont pas considérées comme parties intégrantes d'un aménagement qualitatif urbain où les autres modes doux ont leur place à part entière.

Pour votre information, le projet présenté en concertation en mars-avril 2013 ne comprenait pas de voies d'évitement (page 28 de l'étude d'impact) ».

Commentaire du commissaire enquêteur : ces voies existaient bien dans les esquisses de 2011 mais effectivement plus dans le projet soumis à concertation en 2013.

Néanmoins, le projet ne dégradant pas le fonctionnement de l'état actuel de façon significative, le commissaire enquêteur conçoit que cette étude n'ait pas été intégrée au dossier soumis à enquête publique.

Observation : « Les ronds-points vont heureusement freiner les voitures ».

Réponse : « Effectivement, c'est le principe même de la mise en place d'un système giratoire avec un anneau central avec une déflexion satisfaisante ».

Observation : « Le dossier ne présente pas de simulation dynamique (bien qu'évoquée dans l'étude d'impact à la page 149) ».

Réponse : « Le projet a été testé en simulation dynamique en heure de pointe du matin et du soir selon le trafic actuel. Une copie de l'étude peut vous être transmise si vous le souhaitez ».

Commentaire du commissaire enquêteur : il en prend acte mais rappelle que le dossier soumis à enquête publique se doit d'être autoporteur.

Observation : « Quel est l'avis de l'Etat à qui on coupe une bretelle de sortie de la RN118 ? ».

Réponse : « La concertation préalable a permis de solliciter tous les partenaires institutionnels, y compris les services de l'Etat. A votre demande, une transmission du courrier officiel vous a été faite durant l'enquête ».

Commentaire du commissaire enquêteur : il a rencontré les services de l'Etat afin de s'assurer de leur position.

Observation : « Avez-vous des exemples de ronds-points à feux de même intensité d'utilisation en proche banlieue ? ».

Réponse : « Le rond-point à feux tricolores situé sur la RN7 à Evry en sortie de l'A6 rue de l'Internationale proche de l'hôpital est un rond-point à 3 voies dans l'anneau et présente 3 voies en entrée sur la plupart des branches. La différence est le rayon de l'anneau plus important du fait des mouvements de tourne-à-gauche stockés dans le rond-point d'une part et d'autre part la présence de feux tricolores sur l'anneau. Ce dernier dispositif n'est pas retenu pour les ronds-points situés sur les routes départementales des Hauts-de-Seine car il limite la capacité des ronds-points ».

Observation : « Le commissaire enquêteur :

- constate que les avis sont très partagés, entre ceux qui estiment que l'on va brimer la circulation et ceux qui trouvent qu'il n'est pas assez novateur et qu'on fait encore une trop grande place à la voiture,
- remarque que les simulations montrent un débit théorique assez comparable à la situation actuelle : ce n'est pas là qu'il faut chercher l'intérêt du projet ».

Réponse : « L'objectif du maître d'ouvrage n'est pas de maintenir uniquement le trafic actuel mais aussi de mettre en valeur la cité de la Céramique et le domaine de Saint-Cloud, améliorer la sécurité routière et faciliter le déplacement de tous. Assurer la non-détérioration de la circulation est une conséquence de l'objectif de rendre les déplacements plus faciles ».

### Problématiques des riverains de la rue Troyon

Observation : « Le projet bloque complètement la sortie de l'ensemble des parkings (logements et bureaux) vers Sèvres, Boulogne et La Défense alors que c'est le trajet de la plupart des usagers.

On pourrait envisager :

- un sas au débouché de la bretelle de sortie de la RN118,
- un sas au sud du rond-point prévu sur la RD7,
- inverser entrée / sortie et feux tricolores plus au sud pour traverser la RD7.

Même si la mise en sens unique d'une voie ou la réalisation d'un terre-plein central est une prérogative du gestionnaire de la voie, le commissaire enquêteur estime indispensable de trouver une solution à ce problème, eu égard à l'importance du nombre de places et aux inconvénients qui résulteraient du projet ».

Réponse : « Le maître d'ouvrage tient à préciser qu'il s'agit d'une voie privative d'une propriété privée où aujourd'hui l'accès est autorisé car les conditions de sécurité sont satisfaisantes. Le cas d'entrée / sortie sur une route départementale à 2 files de circulation par sens est régulièrement rencontré et la position tenue à ce jour est de ne pas considérer les entrées charretières comme des voies publiques.

Le sas au débouché de la bretelle de sortie de la RN118 dépend de l'autorisation des services de l'Etat s'agissant d'une voie nationale. Compte-tenu des règles édictées sur les voies nationales, ce dispositif devra faire l'objet d'une dérogation et d'un accord de l'Inspecteur Général des Routes. De notre point de vue, cette solution sera difficile à défendre auprès des services de l'Etat.

La création d'un sas au sud du rond-point en inversant l'entrée / sortie actuelle sur la RD7 Sud du projet nécessite la création d'un carrefour à feux afin de sécuriser la sortie.

Dans le projet, le passage (pour) piétons en amont est protégé par une ligne de feux où le temps nécessaire pour la traversée de la voie par les piétons est suffisant pour permettre aux véhicules de tourner à gauche. En effet, moins 3 véhicules par cycle en heure de pointe du soir sortent aujourd'hui pour rejoindre la RD7 vers Saint-Cloud. Le terre-plein central sera alors percé de 3,50 m environ et une ligne de feux sera créée en amont. Les véhicules tournant à droite empruntent tous aujourd'hui l'autre sortie donnant sur la contre-allée. Le maître d'ouvrage vous propose donc de retenir cette modification pour le projet ».

Commentaire du commissaire enquêteur : il prend acte que le principe d'une sortie vers Saint-Cloud est acté.

### Parkings et micro-utilisations

Observation : « *Le projet minimise les parkings (déjà pas assez importants du fait du nombre d'usagers) et les éloignent de l'entrée locale au parc de Saint-Cloud* ».

Réponse : « *La suppression du parking de la Manufacture est une volonté du Département partagé par les directions du Domaine de Saint-Cloud et de la Cité de la Céramique. En effet le parking actuel ne facilite pas la visibilité et l'accès au Domaine de Saint-Cloud* ».

Commentaire du commissaire enquêteur : il ne considère pas que l'intérêt esthétique annoncé justifie sa suppression dans la mesure où il est petit, discret et rend service à de nombreux usagers, dont les PMR et plus généralement les familles et les personnes ayant du mal à se déplacer.

Observation : « *La dépose et le stationnement des autocars sont indispensables devant le musée et le parc de Saint-Cloud* ».

Réponse : « *La dépose en autocars sera toujours possible comme aujourd'hui (sur l'esplanade). La géométrie de l'allée est prévue pour la circulation des cars. Ce dispositif a été notamment validé par les services techniques de la Cité de la Céramique* ».

Observation : « *Comment faciliter le transfert modal si les places de parking devant le T2 sont utilisées par d'autres usagers (Manufacture, Parc) ?* ».

Réponse : « *Selon l'étude d'utilisation du parking actuel du T2, il est uniquement complet lors des événements au parc des expositions à la porte de Versailles. Concernant le transfert modal, ce dernier a lieu en particulier sur l'autre rive de la Seine où de nombreux parkings souterrains sont présents et l'offre actuelle est bien supérieure à la demande* ».

Commentaire du commissaire enquêteur : il a noté que plusieurs contributeurs à l'enquête publique ont dénoncé que ce parking est souvent plein : cela mériterait sans doute un nouveau comptage.

Observation : « *Le secteur du parking T2 et le rond-point de la Manufacture servent de dépose-minute et d'attente pour les covoiturages + bus scolaires et autres (y compris maîtrise des Hauts-de-Seine) : cette souplesse disparaît et il y aura forcément des déposes sauvages qui encombreront, ce que les études n'ont pas prévu !* ».

Réponse : « *La volonté du maître d'ouvrage et des partenaires institutionnels est de libérer l'espace devant la Cité de la Céramique. Il ne souhaite plus avoir un stationnement sauvage de véhicules et cars gênant la circulation et polluant l'environnement visuel du site classé.*

*Pour rappel, le parking du T2 dispose de 15 minutes gratuites pour faciliter la dépose/reprise de voyageurs. Concernant la maîtrise des Hauts-de-Seine, des études sont en cours pour réfléchir aux meilleures solutions d'accès à la Cité de la Musique par des arrêts autocars proche des rives de Seine* ».

Observation : « *Le parking devant le T2 est sous maîtrise d'ouvrage déléguée de GPSO et le CG 92 ne peut pas garantir son évolution, alors qu'il supprime les places devant la Manufacture* ».

Réponse : « La refonte du parking du T2 est sous la maîtrise d'ouvrage de GPSO et financé par la Société du Grand Paris dans le cadre des travaux de la ligne 15 du futur métro. Le Département, GPSO et SGP ont travaillé conjointement à l'élaboration de ce projet de refonte de parking. La première phase des travaux sera déjà réalisée lors du commencement des travaux de l'échangeur ».

Observation : « Impossibilité de faire demi-tour après avoir déposé quelqu'un devant le T2 ».

Réponse : « Le demi-tour sera toujours possible dans le cas où la personne est déposée à l'intérieur du parking du T2 (15 min gratuites) ».

Observation : « Que devient le terminus du Phoebus au parking T2 ? ».

Réponse : « Le terminus Phoebus est conservé et sera mis aux normes dans la première phase de travaux du parking T2 ».

Observation : « Expliquer les mesures provisoires à prendre durant le festival (accès, stationnement, VIP) ».

Réponse : « Suite au diagnostic effectué, il apparaît que le parking actuel est un frein au développement du bas parc de Saint-Cloud. Très peu de personnes se garent sur ce parking pour accéder au parc de Saint-Cloud.

Aujourd'hui, les organisateurs d'événements dans le bas parc sont contraints de privatiser le parking pour avoir accès au parc : livraison, installation, etc.

Les organisateurs de « Rock-en-Seine » ont validé le projet qui leur permettra un meilleur accès au bas parc ».

Observation : « Le commissaire enquêteur n'a pas compris l'intérêt de supprimer tout le secteur de parking près du Parc de Saint-Cloud. Si créer une esplanade est un objectif affiché, on est à côté de centaines d'ha de parc qu'il ne s'agit pas de réduire, alors que le parking crée de la proximité sans inconvénient grave ».

Réponse : « Aujourd'hui, la Cité de la Céramique n'est pas mise en valeur et est polluée par un trafic important et une forte minéralisation causée par les véhicules. Le maître d'ouvrage et les partenaires institutionnels souhaitent lui redonner sa place. La suppression du système routier actuel remplacé par 4 voies de circulation et du parking est le gage d'une mise en valeur réussie du patrimoine ».

Commentaire du commissaire enquêteur : la suppression du demi-giratoire surdimensionné relève de la stratégie, le cas du parking est d'une autre échelle, où la pertinence des besoins mérite une étude plus fine.

### Déplacement à pied et PMR

Observation : « Le gros problème actuel réside dans l'absence de trottoir sur la Grande Rue, le long du Parc de Saint-Cloud (sujet non réglé par le projet) et non pas dans la traversée de l'échangeur ».

Réponse : « La traversée de l'échangeur est aujourd'hui impossible pour un Utilisateur de Fauteuil Roulant (UFR). Le projet est conforme aux règles d'accessibilité des espaces publics.



*Le Département mène un projet depuis plus de 10 ans pour l'élargissement de la Grand Rue afin de créer les cheminements doux manquants. Cet élargissement nécessite un aménagement sur une bande du parc de Saint-Cloud, site classé. De ce fait, la maîtrise d'ouvrage est du ressort de l'Etat et les conditions de mise en œuvre du projet sont difficiles. Le Ministère de la Culture vient seulement de valider les principes du projet, aucun engagement de leur part n'est encore donné. Ce projet est aussi un projet majeur pour le Département ».*

Observation : « *Les contributions lors de l'enquête publique du PLU n'ont pas été prises en compte concernant les modes actifs ».*

Réponse : « *Le projet a été validé par les communes qui ont réalisé les enquêtes publiques de leur PLU. Le maître d'ouvrage considère que son projet est conforme aux différents PLU ».*

Observation : « *Il n'y a pas de simulation de croissance des mouvements piétonniers du fait de l'évolution naturelle vers les mobilités douces, de l'ouverture de M15 et des améliorations de la liaison proposées vers Sèvres : il risque d'y avoir une saturation aux resserments (l'état actuel vers le Potager devient inacceptable) et aux croisements avec la piste cyclable ».*

Réponse : « *Il est très difficile de simuler les flux de piétons et cycles à moyen et long terme. Dans tous les cas, les cheminements doux respectent les règles de l'art en la matière. La largeur de cheminement piétons est jugée suffisamment large, une largeur minimum de 2 m est garantie sur tout le projet (la réglementation impose 1,40 m minimum).*

*Concernant la liaison entre Boulogne-Billancourt (ligne du métro 9 et 15) et le centre de Sèvres, l'offre bus est maintenue. Ce mode de circulation sera sans doute privilégié ».*

Observation : « *La position des accès au métro M 15 va rééquilibrer le flux de piétons sur les 2 trottoirs du pont ».*

Réponse : « *Le pont de Sèvres comporte 2 espaces où doivent circuler les piétons et les cycles. Compte-tenu de la largeur disponible et du positionnement de l'éclairage public sur le pont, le flux piétons depuis le métro M15 / M9 vers le T2 sera guidé sur le trottoir Nord du pont (une sortie du M15 / M9 sera réalisée sur la partie Nord de la gare du Pont de Sèvres). Le trottoir Sud est dédié à la piste bidirectionnelle assurant la liaison avec les aménagements sur la RD910 à Boulogne-Billancourt. Une largeur minimale est tout de même conservée pour les piétons se rendant côté Sud du projet ».*

Commentaire du commissaire enquêteur : l'absence de piste ou bande cyclable le long du trottoir Nord du pont est un véritable problème que le projet ne peut pas traiter par un simple dessin bidirectionnel sur le trottoir Sud.

Observation : « *Les trajets piétonniers proposés sont trop compliqués. Cohabiter en permanence avec une piste bidirectionnelle est dangereux ».*

Réponse : « *Aujourd'hui, les cheminements piétonniers sont inexistantes ou très dangereux (passage par des tunnels souterrains, des espaces verts isolés, géométrie des trottoirs non réglementaires).*

*Le projet redonne leur place en toute sécurité et selon la réglementation en vigueur sur l'accessibilité des espaces publics. Par exemple, la création de cheminement en lacet pour rejoindre le Pont de Sèvres est obligatoire pour respecter une pente maximum de 4 %.*  
*La cohabitation avec une piste cyclable n'est pas dangereuse si chacun trouve sa place et identifie de manière claire l'espace qui lui est dédié. Le choix des matériaux et des couleurs des différents espaces est la solution qui sera privilégiée dans le projet ».*

Observation : « *L'accès au quai et au T2 depuis la rue Troyon est très compliqué du fait de la disparition du souterrain pour piétons : 4 à 6 feux pour traverser et allongement des trajets ».*

Réponse : « *Le souterrain actuel n'est pas accessible aux personnes à mobilité réduite et est très peu utilisé du fait du sentiment d'insécurité qu'il génère.*

*Un cheminement clair et réglementaire est mise en œuvre pour rejoindre le T2 depuis le Sud du projet ».*

Observation : « *Plus Généralement, les chemins dessinés sont trop compliqués et ne seront pas utilisés : les gens traverseront là où ils le sentent logique ».*

Réponse : « *Le maître d'ouvrage ne partage pas ce sentiment. En effet, le principe des cheminements créés est de conserver une circulation piétonne en marge du cœur de l'échangeur routier. Avec la répartition en quatre carrefours à feux, les traversées sauvages seront réduites. Des barrières de sécurité seront mises en place pour canaliser les flux vers les multiples passages piétons présents dans le projet ».*

Observation : « *Les piétons ne sont pas assez protégés le long de la bretelle de remontée vers le pont ».*

Réponse : « *Cet espace n'est pas un cheminement piétonnier. Il sert de protection de la piste cyclable bidirectionnelle où des barrières de sécurité seront certainement mises en place ».*

Observation : « *Même avec ce projet, les piétons sont rejetés dans les délaissés de la voirie, avec des trajets compliqués, tout comme les vélos ».*

Réponse : « *Le maître d'ouvrage ne partage pas ce sentiment. En effet, le principe des cheminements piétonniers créés est respecter la réglementation en vigueur sur l'accessibilité des espaces publics ».*

Observation : « *Il faut installer un trottoir roulant et un toit sur le pont, ou bien un TCSP ».*

Réponse : « *Le maître d'ouvrage rappelle que le périmètre du Pont de Sèvres ne fait pas partie du projet soumis à l'enquête publique.*

*Toutefois, pour votre information, la réalisation d'un trottoir roulant et d'un toit sur le pont n'est pas réalisable techniquement sur le pont actuel. La réalisation d'un TCSP est de la compétence de l'autorité organisatrice des Transports d'Ile-de-France (STIF) ; mais cette éventualité semble peu probante, du faite du trafic important découlant de la RN118 ».*

Observation : « Le commissaire enquêteur estime que le seul vrai intérêt du projet (par rapport à l'état actuel) réside dans la création d'une large passerelle piétonne dans l'axe du pont, jusqu'à l'angle du Domaine de Saint-Cloud ... ce qui supprime la bretelle vers Sèvres, ce qui induit le reste du projet. Le projet n'a néanmoins aucun intérêt tant que le (Jardin du) Potager demeure en l'état ».

Réponse : « Le maître d'ouvrage ne partage pas ce sentiment. En effet, le projet assure le cheminement des piétons en toute sécurité et en rendant les cheminements accessibles à tous, y compris aux personnes à mobilité réduite et aux usagers à fauteuils roulants.

Le respect des règles d'accessibilité, notamment le respect d'une pente maximum de 4 %, a nécessité de démolir la passerelle actuelle. La nouvelle passerelle se situe dans l'axe de la RD910 pour rejoindre l'esprit des esquisses de « Chemin Faisant » (le paysagiste) alignant la Grande Rue avec le Pont de Sèvres.

L'accessibilité sera tout de même assurée sans le projet du Jardin du Potager.

Le projet a tout son intérêt même si le Jardin du Potager reste en l'état (ce qui n'est pas à ce jour envisagé, le maître d'ouvrage continue depuis plus de 10 ans à vouloir faire aboutir le projet de la promenade des jardins incluant le Jardin du Potager) ».

### Déplacement des cyclistes

Observation : « Distinguer mode loisir (faire les courses, promener les enfants) et mode transport (aller au travail + sportifs) ».

Réponse : « Ce débat est récurrent sur les cheminements vélos. Le maître d'ouvrage privilégie la sécurité des cyclistes. Compte-tenu du trafic important, la piste cyclable est privilégiée ».

Observation : « Les trajets proposés sont trop compliqués et certains ne sont pas crédibles du tout ».

Réponse : « Les trajets proposés l'ont été selon les règles de l'art.

Pour votre information, la Région Ile-de-France qui subventionne jusqu'à 50 % les aménagements proposés (à hauteur maximum d'une dépense de 450 000 € du km) les a validés, démontrant ainsi que nos cheminements sont crédibles, compte-tenu des contraintes du projet ».

Observation : « Les pistes bidirectionnelles ne sont pas adaptées au mode « transport » (sauf le long de la Seine) car elles obligent à de nombreuses traversées et rallongent le trajet : il faudrait plutôt une piste monodirectionnelle de chaque côté du pont ».

Réponse : « Ce débat est récurrent sur les cheminements vélos. Le maître d'ouvrage privilégie la sécurité des cyclistes. Compte-tenu du trafic important, la piste cyclable est privilégiée.

Le Pont de Sèvres comporte 2 espaces où doivent circuler les piétons et les cycles. Compte-tenu de la largeur disponible et du positionnement de l'éclairage public sur le pont, le flux piétons sera guidé sur le trottoir Nord du pont. Le trottoir Sud est dédié à la piste bidirectionnelle déjà existante assurant la liaison avec les aménagements sur la RD910 à Boulogne-Billancourt ».

Observation : « De plus, elles ne sont pas assez larges (besoin d'au moins 3 m) ni assez roulantes ».

Réponse : « Selon les règles de l'art, la largeur d'une piste cyclable bidirectionnelle varie selon les contraintes du site. Une largeur maximum de 3 m est possible, néanmoins la largeur usuelle en milieu urbain est de 2,50 m (valeur pouvant descendre à 2,20 m voire 2,00 m dans les zones très contraintes) ».

Observation : « Les accès ne sont pas attractifs, les virages sont trop serrés et impraticables ».

Réponse : « Les cheminements doivent s'insérer dans leur environnement urbain où l'espace public est partagé, notamment par les piétons. Un équilibre doit s'opérer entre l'aménagement qualitatif urbain paysager, les cheminements piétons et routiers et des contraintes de site. Un travail plus fin sera engagé lors des études opérationnelles ».

Observation : « Il n'y a pas de sas latéraux ni d'îlots centraux pour faire attendre les cyclistes ».

Réponse : « Effectivement, ces éléments seront intégrés dans les prochaines études ».

Observation : « Il faudrait augmenter la phase de vert pour les vélos ».

Réponse : « Cette remarque n'est pas compréhensible. En effet, la phase de vert des vélos est égale à la phase de vert des piétons ou des automobilistes selon la situation. Le maître d'ouvrage ne saisit pas la finalité de cette demande inédite ».

Observation : « Quel est l'avis des clubs de cyclistes et des associations locales ? ».

Réponse : « L'association « Se déplacer à vélo à Sèvres » a été rencontrée mardi 17 juin 2013 et leur avis a été globalement positif.

Ci-joint le compte-rendu d'une réunion de travail avec l'association « Se déplacer à vélo à Sèvres ». Lors de cette réunion ont été abordés (la nécessité) surtout de bien matérialiser le croisement des cheminements vélos avec les cheminements piétons ».

Observation : « (un cycliste) devra passer 5 à 8 feux pour traverser le secteur ! ».

Réponse : « Pour votre information, le nombre de feux n'est pas augmenté par rapport à l'existant. Le maître d'ouvrage tient à rappeler que la mise en place des feux permet la traversée en toute sécurité des piétons et vélos (ce qui n'est pas le cas actuellement) ».

Observation : « La mixité des espaces avec les piétons n'est pas claire : ce n'est que de la peinture au sol ».

Réponse : « La cohabitation avec une piste cyclable n'est pas dangereuse si chacun trouve sa place et identifie de manière claire l'espace qui lui est dédié. Le choix des matériaux et des couleurs des différents espaces est la solution qui sera privilégiée dans le projet ».

Observation : « Les croisements piétons / cycles sont mal traités ».

Réponse : « Effectivement, le plan présenté lors de l'enquête ne détaille pas ce point spécifique. Le cheminement vélos est un cheminement où leur vitesse est bien supérieure à celle des piétons. C'est pourquoi, il sera privilégié la mise en place de marquage type passage piétons et de bandes d'éveil et de vigilance de part et d'autre du cheminement vélos ».

Observation : « La mixité cycles / aveugles est impossible : c'est pourquoi les pistes sur trottoir ne sont pas raisonnables ».

Réponse : « La cohabitation avec une piste cyclable n'est pas dangereuse si chacun trouve sa place et identifie de manière claire l'espace qui lui est dédié. Le choix des matériaux et des couleurs des différents espaces est la solution qui sera privilégiée dans le projet. Le non-voyant reconnaîtra le changement de matériau et pourra continuer sur son espace dédié correspondant au matériau choisi pour cet espace ».

Observation : « Il n'y a pas de simulation de croissance du trafic des cyclistes ».

Réponse : « Il est très difficile de simuler les flux de piétons et cycles à moyen et long terme. Dans tous les cas, les cheminements doux respectent les règles de l'art en la matière. La largeur de la piste cyclable est jugée satisfaisante pour supporter le trafic futur de cyclistes ».

Observation : « Il manque cruellement une piste sur le côté Nord du pont car c'est l'itinéraire le plus aisé, le plus lisible et le plus sûr depuis Boulogne ».

Réponse : « Le maître d'ouvrage ne partage pas cet avis. En effet, la continuité cyclable sur Boulogne-Billancourt est assurée côté Sud par une piste cyclable bidirectionnelle. Le trottoir Nord est dédié aux piétons où un jalonnement spécifique sera mis en œuvre dans le cadre des liaisons entre le métro M9 / M15 et le T2.

Cette option avait été proposée en concertation préalable mais non retenue par la suite du fait de la nécessité d'une largeur suffisante pour les piétons ».

Observation : « Le projet commencerait à trouver un sens si la Grande Rue était réaménagée en premier, avec des pistes ou bandes cyclables et que la piste continuait vers Boulogne (sur le côté Nord du pont) ».

Réponse : « Le maître d'ouvrage mène un projet depuis plus de 10 ans pour l'élargissement de la Grande Rue afin de créer les cheminements doux manquants. Cet élargissement nécessite un aménagement sur une bande du parc de Saint-Cloud, site classé.

De ce fait, la maîtrise d'ouvrage est du ressort de l'Etat et les conditions de mise en œuvre du projet sont difficiles. Le Ministère de la Culture vient seulement de valider les principes du projet, aucun engagement de leur part n'est encore donné.

Ce projet est aussi un projet majeur pour le Département, mais qui ne doit pas arrêter ce projet aujourd'hui soumis l'enquête publique ».

Observation : « Certains trajets sont aberrants et même dangereux (par exemple depuis Boulogne vers Sèvres) : ils ne seront évidemment pas utilisés et on en rendra les cyclistes fautifs ! ».

Réponse : « Les trajets proposés ont été proposés selon les règles de l'art.

*Pour votre information la Région Ile-de-France qui subventionne jusqu'à 50 % les aménagements proposés (à hauteur maximum d'une dépense de 450 000 € du km) les a validés, démontrant ainsi que nos cheminements sont crédibles compte tenu des contraintes du projet ».*

*Observation : « Les voitures klaxonnent les cyclistes qui sont sur la chaussée lorsqu'il y a une piste à proximité (même non pratique) : c'est un facteur d'insécurité ».*

*Réponse : « Ce comportement n'a pas été soulevé par le maître d'ouvrage dans ses nombreuses routes départementales où une piste cyclable bidirectionnelle est présente. Le code de la route considère le vélo comme un véhicule à part entière et sa présence sur la chaussée, même en présence d'une piste cyclable, est autorisée. Néanmoins, si le maître d'ouvrage met en œuvre des pistes cyclables, il est fortement conseillé pour les cyclistes de les emprunter, pour leur sécurité.*

*Pour votre information, les règles de l'art recommandent la mise en place de piste ou de bande cyclable en fonction de deux critères : la vitesse autorisée et le trafic en nombre de véhicules/jour. Au vu de ces deux critères, l'aménagement d'une piste cyclable est préconisé pour ce projet ».*

*Observation : « Le commissaire enquêteur estime que maintenir ou recréer une piste cyclable le long de la montée vers le pont est indispensable du fait de la pente ».*

*Réponse : « Le projet crée une piste cyclable bidirectionnelle côté Sud du pont qui viendra se raccorder à la piste cyclable bidirectionnelle présente à Boulogne-Billancourt et se reliera à la future piste cyclable du projet Vallée rive gauche sur la RD7 en cours de travaux actuellement. Tous les cheminements vélos créés permettront aux cyclistes de rejoindre toutes les directions en toute sécurité ».*

*Observation : « Le commissaire enquêteur estime qu'assurer la prolongation de la piste le long de la Seine est une évidence ».*

*Réponse : « La piste cyclable le long de la RDI vers Meudon rejoindra la piste cyclable en cours de travaux dans le cadre du projet Vallée rive gauche ».*

*Observation : « Le commissaire enquêteur estime que le reste du projet (de pistes cyclables) n'apporte pas d'amélioration qualitative significative et ressemble à de l'affichage, ... alors que le trafic des vélos croît fortement ».*

*Réponse : « Aujourd'hui, aucun cheminement n'est présent dans le périmètre du projet. Avec le projet, tous les cheminements vélos créés permettront aux cyclistes de rejoindre toutes les directions en toute sécurité ».*

*Observation : « Le commissaire enquêteur estime que les « vrais » cyclistes n'emprunteront quasi-pas les aménagements proposés ».*

*Réponse : « Les aménagements cyclables proposés dans le cadre du projet sont destinés à tous les cyclistes afin de préserver leur sécurité. Dans le cas des « vrais » cyclistes, c'est-à-dire les cyclistes de haut niveau roulant à des vitesses comparables à celui des véhicules en ville, ils peuvent alors emprunter la chaussée avec les autres véhicules ».*

Observation : « Le commissaire enquêteur estime que le projet (de pistes cyclables sur les trottoirs) est sans intérêt ».

Réponse : « Le maître d'ouvrage ne partage pas ce sentiment. En effet, aujourd'hui, aucun cheminement n'est présent dans le périmètre du projet. Avec le projet, tous les cheminements vélos créés permettront aux cyclistes de rejoindre toutes les directions en toute sécurité. Ces cheminements seront très utiles pour tous les cyclistes, notamment pour les cyclistes dits de loisir ».

Observation : « Le commissaire enquêteur estime que, pour sauver le projet, il faut un axe cycliste visible, lisible et évident entre Sèvres et Boulogne ».

Réponse : « Le projet crée une piste cyclable bidirectionnelle côté Sud du pont qui viendra se raccorder à la piste cyclable bidirectionnelle présente à Boulogne-Billancourt et se reliera au projet de la promenade des Jardins le long de la RD910. Le périmètre du projet actuel assure aux cyclistes des cheminements clairs, lisibles et dans toutes les directions.

Enfin, le maître d'ouvrage tient à préciser que l'espace public doit être partagé par tous. Dans le projet soumis à l'enquête publique, le maître d'ouvrage s'est efforcé à trouver pour chacun d'eux une place satisfaisante en respectant les règles de l'art et les liaisons actuelles ou futures des cheminements doux. Les aménagements cyclables proposés sont destinés pour tous les cyclistes de tous âges et de toutes catégories socioprofessionnelles ».

### Transports collectifs

Observation : « Le projet ne modifie rien à l'interconnexion entre Pont de Sèvres (métro + gare routière + futur M15) et le T2 ».

Réponse : « Le maître d'ouvrage ne partage pas cet avis. En effet, le projet prévoit la création d'une plateforme se jouxtant au pont de Sèvres permettant ainsi de créer un nouvel arrêt aujourd'hui inexistant sur la RD910 au droit de la ligne du T2.

L'interconnexion est bien améliorée en rapprochant les arrêts de bus de la gare du T2 ».

Observation : « Le nouvel emplacement des bus (près du pont) éloigne l'arrêt des habitants, même s'il favorise l'accès au T2 ».

Réponse : « Suite à la concertation avec l'exploitant de la ligne de bus, il s'avère que l'arrêt actuel sur la RD910 est fortement utilisé pour la connexion avec la gare du T2. Toutefois, après discussion avec l'exploitant, cet arrêt de bus à l'emplacement actuel pourrait être maintenu ».

Observation : « La correspondance T2 reste impossible pour les bus directs vers Vélizy (sur RN118) ».

Réponse : « Aujourd'hui, les lignes express en direction de Vélizy via la RN118 ne s'arrêtent pas sur la RD910. Selon nos informations, il n'est pas projeté de les faire arrêter au carrefour de la Manufacture étant donné leur statut de lignes express ».

Observation : « Les bus seront bloqués aux nombreux feux comme les voitures + les bouchons à attendre ».

Réponse : « Effectivement, les bus seront dans la circulation routière comme les autres usagers de la route. Néanmoins, le temps de parcours global du projet est amélioré par rapport à la situation actuelle. Pour votre information, le nombre de feux tricolores dans le projet n'est pas supérieur au nombre de feux tricolores existants ».

Observation : « La suppression du petit tronçon de voie de bus descendant la Grande Rue va ralentir les bus : il faudrait créer une voie dédiée sur toute la longueur prévisible de la remontée de file (200 m), en supprimant quelques stationnements ».

Réponse : « Aujourd'hui, le petit tronçon évoqué est en réalité une zone d'arrêt qui a uniquement pour but de positionner le bus sur les files de gauche afin de prendre le pont de Sèvres vers Boulogne-Billancourt.

Pour votre information, cette suppression a été validée par le STIF et l'exploitant des lignes de bus.

Concernant la proposition d'une voie dédiée sur la Grande Rue, le maître d'ouvrage rappelle que ce périmètre ne fait pas partie du périmètre du projet. Toutefois, la création d'une voie bus dédiée nécessiterait une largeur supplémentaire uniquement possible sur le site classé du Parc de Saint-Cloud, propriété de l'Etat, incompatible avec la sauvegarde du patrimoine présent ».

## METHODOLOGIE ET IMPACT DU PROJET

### Forme du dossier

Observation : « Dossier très volumineux, bien présenté et belle maquette. Néanmoins informations beaucoup trop redondantes d'une partie à l'autre, ce qui rend la lecture fastidieuse (on a rapidement l'impression d'avoir tout lu).

Résumé non technique non aisément accessible ... car intégré à l'étude d'impact et non pas relié à part ».

Réponse : « Le maître d'ouvrage partage votre avis. Néanmoins, la constitution d'un dossier d'enquête publique est imposée par la législation en vigueur ».

### Déroulement de l'enquête

Observation : « Les riverains immédiats n'ont pas assez été informés ».

Réponse : « Le maître d'ouvrage a réalisé une publicité suffisante dans les journaux, dans les différents magazines des collectivités territoriales. Elle a été accompagnée par des affiches et des flyers qui ont été distribués. Enfin, l'affichage réglementaire a bien été effectué ».

Observation : « Quel est l'avis de l'Etat ? ».

Réponse : « Le Département a saisi l'Etat à toutes les étapes du projet sans obtenir de réponse de leur part malgré les nombreux courriers envoyés et sollicitations orales ».

Observation : « Quel est l'avis des collectivités locales (Sèvres, GPSO) ? ».



Réponse : « La ville de Sèvres et la Communauté d'Agglomération GPSO ont été saisies comme l'ensemble des partenaires à toutes les étapes des projets. Leurs avis ont été globalement positifs ».

### Dangers

Observation : « Pour les véhicules :

- il faut mettre en perspective les études d'accidents et comparer avec d'autres sites d'échangeurs péri-urbains très fréquentés (St-Cloud, Chapelle, Bagnolet, ...),
- quelles sont les localisations exactes et les causes de chaque accident ?
- la majorité des accidents est dûe à des gens qui se plantent tout seul : inattention, vitesse, alcool... voire chaussée glissante ».

Réponse : « Une étude des accidents corporels sur le périmètre a été faite lors de la phase de diagnostic ».

Observation : « Pour les autres usagers, les interfaces piétons / cycles proposées sont dangereuses ».

Réponse : « La cohabitation des piétons avec une piste cyclable n'est pas dangereuse si chacun trouve sa place et identifie de manière claire l'espace qui lui est dédié. Le choix des matériaux et des couleurs des différents espaces est la solution qui sera privilégiée dans le projet. Au niveau des intersections des 2 cheminements, il sera privilégié la mise en place de marquage type passage piétons et de bandes d'éveil et de vigilance, de part et d'autre du cheminement vélos. Ainsi le piéton aura connaissance de son passage sur le cheminement vélos ».

Observation : « Les parcours illogiques et itinéraires contraints ne seront pas respectés : cause de plus de danger à supporter par les modes actifs ».

Réponse : « Les trajets proposés ont été proposés selon les règles de l'art et les contraintes du site.

Pour votre information la Région Ile-de-France qui subventionne jusqu'à 50 % les aménagements proposés (à hauteur maximum d'une dépense de 450 000 € du km) les a validés démontrant ainsi que nos cheminements sont crédibles compte tenu des contraintes du projet ».

Observation : « Les pistes cyclables vont rendre les voitures « propriétaires » de la chaussée, ce qui va à l'encontre du projet de circulation apaisée ».

Réponse : « Le code de la route considère le vélo comme un véhicule à part entière et sa présence sur la chaussée, même en présence d'une piste cyclable, est autorisée. Néanmoins, si le maître d'ouvrage met en œuvre des pistes cyclables, il est fortement conseillé pour les cyclistes de les emprunter, pour leur sécurité.

Pour votre information, les règles de l'art recommandent la mise en place de pistes ou de bandes cyclables en fonction de deux critères : la vitesse autorisée et le trafic en nombre de véhicules/jour. Au vu de ces deux critères, l'aménagement d'une piste cyclable est préconisé pour ce projet ».

Observation : « Le commissaire enquêteur estime que l'argument utilisé sur l'accidentologie actuelle n'est pas crédible : il préfère quelques accidents de voiture dus à la vitesse excessive sur la bretelle que des piétons ou cyclistes fauchés près des futurs carrefours ».

Réponse : « Le maître d'ouvrage tient à réaffirmer que la sécurité de tous les usagers est sa préoccupation majeure sur un projet d'infrastructures. Le projet met en place tous les dispositifs de sécurité pour garantir la sécurité de tous les déplacements de tous les usagers. La situation actuelle est loin d'être un symbole de sécurité pour les usagers ».

### Environnement - écologie

Observation : « Zone inondable : possibilité de créer des creux sur le terrain ou de remblayer avec des matériaux qui « absorbent » l'eau ? ».

Réponse : « L'esplanade devant la Manufacture est aménagée avec un dénivelé permettant la création d'un creux. Cet aménagement paysager sera étudié plus précisément lors des études opérationnelles ».

Observation : « Quid du devenir du tunnel existant ? ».

Réponse : « Le tunnel existant sera démolí enfin d'assurer le raccordement des voies et des bâtiments actuels sans créer de nouveaux ouvrages de génie civil de type murs de soutènement ».

Observation : « Bruit : il est déjà important et le temps de parcours allongé sur le site et les démarrages liés aux nombreux feux va l'augmenter ».

Réponse : « Les temps de parcours sont majoritairement réduits. Il n'y a pas d'ajout de carrefours à feux. Une étude de bruit est présente dans l'étude d'impact ».

Observation : « Pollution de l'air : le ralentissement de la vitesse et l'augmentation de la durée de présence sur site vont conduire à une augmentation de la pollution.

Le type d'étude d'impact utilisé n'est pas le bon : il aurait fallu une étude de type I avec ERS (Etude des Risques Sanitaires) et non pas de type II ».

Réponse : « Comme stipulé dans la note méthodologique annexée à la circulaire du 25/02/2005, la détermination du niveau d'étude « air » doit être recherchée en tenant compte du trafic sur les axes routiers concernés par le projet et la densité de population.

Pour le trafic, il faut considérer les axes routiers du projet et les axes subissant une évolution significative (augmentation ou diminution de + 10 % entre les situations SANS et AVEC projet), et retenir le trafic le plus important.

Ici, sur le projet de l'échangeur, le maître d'ouvrage a pris en compte les bretelles de l'échangeur et les RD910 et RD7.

Le maître d'ouvrage n'a pas retenu la RN118 qui n'est pas modifiée par les travaux et son trafic n'évolue pas significativement (variation de + 10 %).

Ainsi et comme indiqué à la page 10 de l'étude air et page 283 de l'étude d'impact, le trafic retenu est inférieur à 5 000 uvp/h.

Pour la densité de population, nous l'avons déterminée à partir des éléments de l'INSEE. Sur l'IRIS (découpage quartier de l'IGN) concerné par le projet de l'échangeur, la densité de population est inférieure à 10 000 hab/km<sup>2</sup> (page 10 de l'étude air).

*Finally the cross-section of traffic data and population density allows us to determine that the air study level is level 2 (see table on page 283 of the impact study).*

*Nevertheless, it should be noted that the Air study of level II has been raised to level I at the level of the establishments identified, at the level of which a Quantitative Assessment of Sanitary Risks has been carried out (pages 300 to 305 of the impact study).*

### Paysagement

*Observation: « It is unreasonable to remove all the current trees from the site to start again at zero ... so that we finally have an adult vegetation (even if some trees are perhaps sick) ».*

*Réponse: « Today, the roundabout of the Manufacture has no landscape identity.*

*The vegetation has grown over time with the planting of more or less uniform trees.*

*The project has the ambition to create a new landscape identity through the creation of an important space in front of the Cité de la Céramique and the creation of green spaces with trees on the rest of the project.*

*For your information, the phytosanitary state of the chestnuts in front of the Cité de la Céramique indicates a very mediocre and even irreversible state for most of the subjects ».*

*Observation: « The proposed space « free » in front of the Manufacture will be useless, desertic and will hinder the use of the site and access to the park of Saint-Cloud (removal of a useful station, including for PMR) ».*

*Réponse: « The master of the work does not share this feeling. In fact, today, the Cité de la Céramique is not put to use and is polluted by an important traffic and a strong mineralization caused by the vehicles. The master of the work and the institutional partners want to give it back its place. The removal of the current road system (replaced by 4 lanes of circulation) and the parking is the guarantee of a successful putting to use of the heritage ».*

*Observation: « Check the BB section of the E plan on page 6 which seems inverted: facades, trees, etc. ».*

*Réponse: « This section is not inverted. Looking south, we have two lanes of circulation in the direction of Issy-les-Moulineaux and three towards the Défense. The cycle path is well located on the east side of the RD7 ».*

*Observation: « In the central green space, the lawns are a useless expense because the site is too surrounded by cars so that one can stay and appreciate the view ».*

*Réponse: « In order to make it accessible to people with reduced mobility, access to the bridge of Sèvres on the south side, a path has been created to respect a maximum slope of 4%. The lawns mentioned allow us to compensate for the level differences, while creating a pleasant space for pedestrian paths without any security zone ».*

Observation : « L'adéquation de la RD7 avec l'esplanade de la Manufacture n'est esthétiquement ni fonctionnellement pas aboutie (axes de sortie du parking, position des feux et les passages piétonniers, ...) ».

Réponse : « La sortie du parking du T2 est une contrainte et ne peut pas être déplacée. Cela implique effectivement un non alignement avec l'allée de la Manufacture ».

Observation : « Le dessin des espaces piétonniers et paysagers reste la preuve qu'il s'agit de délaissés : du coup, le paysagiste argumente sur des plantations en mode aléatoire ... ».

Réponse : « Le maître d'ouvrage ne partage pas ce constat. En effet, il a intentionnellement décalé la voirie pour l'éloigner du bâti afin de créer un espace large profitant aux cheminements doux mais aussi à la mise en valeur du bâti actuel. Cet espace fera l'objet d'une étude plus approfondie dans les prochaines études ».

Observation : « La gestion des pieds d'immeuble, des trottoirs, des interfaces avec la voirie, les dépose-minute et les livraisons (pour les bureaux notamment) restent à étudier ».

Réponse : « Compte-tenu de l'éloignement du bâti par rapport à la voie circulée et de la protection incendie obligatoire, une voie pompiers est prévue. Cette dernière pourrait aussi être utilisée pour des accès contrôlés (livraisons, VIP, etc.) ».

### Effets temporaires

Observation : « Les effets cumulés de tous les travaux sur le secteur ne sont pas étudiés ».

Réponse : « Les effets temporaires cumulés seront étudiés lors des prochaines phases d'études ».

Observation : « Les problèmes de circulations en phase transitoire ne sont pas étudiés, ni pour les voitures ni pour les autres usagers (TC, piétons, vélos) ».

Réponse : « Le maître d'ouvrage essaiera de garantir tous les mouvements de circulation pendant toute la durée des travaux. Des restrictions de circulations telles que la réduction de voies et la limitation de vitesse à 30 km/h) seront nécessaires. Des fermetures de voies sont également à prévoir en période de nuit ou en période de vacances scolaires, en particulier en milieu d'été où le trafic est plus faible. Les cheminements piétons actuels seront garantis pendant toute la durée du chantier ».

Observation : « L'impact cumulé des stationnements supprimés en phase de travaux n'est pas étudié, y compris en cumul avec le tunnelier de la ligne M15 ».

Réponse : « La suppression du parking en face de la Manufacture sera effective lors de la dernière phase de travaux. Le nouveau parking sera à cette date réaménagé par la Société du Grand Paris dans le cadre des travaux de la ligne 15 du métro ».

Observation : « Les localisations et les emprises de la base vie et des zones de stockage des matériaux (y compris déblais) et des engins ne sont pas précisées ».

Réponse : « La localisation n'est pas établie à ce stade des études. Elle pourrait être mutualisée avec celle de la Société du Grand Paris le long du T2 coté Seine ».

Observation : « *Quels impacts transitoires sur la base nautique ?* ».

Réponse : « *L'accès sera maintenu tout au long des travaux* ».

Observation : « *Le tunnelier de la ligne 15 sera-t-il encore en cours de creusement (notamment si prolongation de M15 vers La Défense) lors du démarrage des travaux (cumul des impacts) ?* ».

Réponse : « *Selon le planning annoncé par la Société du Grand Paris, la ligne 15 Ouest serait lancée après la réalisation de la ligne 15 Sud* ».

### Coût du projet

Observation : « *Le projet est très coûteux et plutôt pénalisant pour les voitures (trajets plus lents et plus compliqués), alors que l'état actuel fonctionne assez correctement* ».

Réponse : « *Le maître d'ouvrage ne partage pas cet avis. Les temps de parcours sont majoritairement réduits et l'état actuel présente un fonctionnement très peu lisible et non fonctionnel* ».

Observation : « *Il n'y a pas d'étude socio-économique indiquant le temps gagné par les différents usagers au regard du coût du projet. D'ailleurs, il n'y aura pas de temps gagné, mais plutôt perdu* ».

Réponse : « *Le maître d'ouvrage ne partage pas cet avis. Les temps de parcours sont majoritairement (minimisés)* ».

Observation : « *Les améliorations prévues pour les autres usagers restent discutables (hormis les interfaces avec le T2 : arrêts de bus + ascenseurs ... qui peuvent être faits sans le reste du projet) du fait des nouveaux inconvénients introduits* ».

Réponse : « *Le maître d'ouvrage ne partage pas cet avis. Le projet améliore tous les déplacements de tous les usagers dans de meilleures conditions de sécurité* ».

Observation : « *Les arguments utilisés (lisibilité de la circulation, cheminements piétons et cyclistes) masquent une réalité : le dessin du projet est conçu autour de la voiture : c'est un projet en retard d'une évolution conceptuelle* ».

Réponse : « *Le maître d'ouvrage ne partage pas cet avis. En effet, le projet redonne la place aux piétons et aux cyclistes en créant de nombreux espaces paysagers et en permettant des cheminements agréables pour tous. Pour rappel, la part de la chaussée a été réduite de plus de 44 % (de 35 000 m<sup>2</sup> à 19 500 m<sup>2</sup>)* ».

Observation : « *La complication des circuits des bus pénalise le projet ... pourtant bien coûteux* ».

Réponse : « *Le maître d'ouvrage ne partage pas cet avis. En effet, le trajet des bus n'est (pas) allongé dans le projet* ».

Observation : « *Le budget de 42 M€ est mal utilisé dans la mesure où il ne répond pas aux 3 objectifs visés par la présentation introductive : les points pénalisants restent le pont et la Grande Rue qu'il serait plus utile et nécessaire d'aménager pour les riverains* ».

Réponse : « *Le maître d'ouvrage ne partage pas cet avis et rappelle que le Pont de Sèvres et la Grande Rue sont en dehors du périmètre du projet.*

*Le maître d'ouvrage mène le projet des Promenades des Jardins depuis plus de 10 ans.*

*Le Ministère de la Culture vient seulement de valider les principes du projet, sans aucun engagement de leur part. Ce projet est aussi un projet majeur pour le Département mais qui ne doit pas arrêter ce projet aujourd'hui soumis à l'enquête publique ».*

Observation : « *Est-ce bien raisonnable ... sans compter les inévitables dépassements de budgets ».*

Réponse : « *Le maître d'ouvrage considère qu'il s'agit d'un investissement à long terme pour le réseau routier départemental où la sécurité de tous est garantie ».*

Observation : « *Le commissaire enquêteur perçoit bien qu'on n'est pas sur une enquête de DUP où le bilan socio-économique est nécessaire à l'établissement de l'utilité publique du projet. Néanmoins, le but est de décider en fonction de la notion d'intérêt général du projet présenté, qui n'apparaît pas évident à ce stade de réflexion, même s'il faudra bien faire « quelque chose » sur cette portion de RD7 bientôt entièrement rénovée ».*

Réponse : « *Le maître d'ouvrage ne partage pas cet avis et espère vous avoir apporté tous les éléments pour pouvoir comprendre et les enjeux et les objectifs du maître d'ouvrage qui doivent s'inscrire dans un environnement très contraint ».*

#### **D.4 - Deuxième réunion avec le demandeur**

Postérieurement à cet envoi, le Conseil général a souhaité rencontrer de nouveau le commissaire enquêteur. Cette nouvelle réunion s'est tenue le 31 mars 2015 à 16 h 30 avec M. Chemama (directeur de la voirie), M. Da Mata (nouveau chef de projet), M. Glorian (nouveau chargé d'opération) et M. Deffontaines (service Voirie), en présence de M. Caget, commissaire enquêteur suppléant.

Les interlocuteurs du Conseil général font remarquer que les questions et observations recueillies durant l'enquête vont dans des sens divergents, selon les types de sensibilité des personnes ou associations, notamment dans les sens :

- d'une crainte pour des dysfonctionnements routiers généraux (embouteillages, temps de parcours),
- de critiques ponctuelles (manque de parkings, dépose minute, sortie du parking de la Cristallerie),
- d'un regret que le projet n'aille pas assez loin concernant la restriction de l'automobile en faveur de la place des transports en commun (couloirs de bus) et des modes actifs.

Ils rappellent que la vision développée privilégie le partage de l'espace public de façon la plus équilibrée possible, compte tenu des contraintes, tout en conservant une certaine fluidité du trafic.

Le commissaire enquêteur indique que sa réflexion penche vers un « oui mais ... », alors que le coût global et les inconvénients de la phase de chantier constituent des inconvénients graves, à comparer au fait que le projet représente un compromis qui ne satisfait pleinement ... pas grand monde.

Le Conseil général rappelle que les inconvénients dénoncés par certaines observations sont encore plus graves à l'état actuel que dans le projet, ceci pour les différents types d'usagers, y compris les modes actifs et spécifiquement PMR que tout projet doit viser à mieux satisfaire.

Il rappelle aussi que la demande initiale était de valoriser le site de la Cité de la Céramique et que, à partir du moment où l'on souhaitait diminuer l'emprise automobile dans ce secteur, il fallait que le passage sous la RN118 s'effectue à double sens : la modification de toutes les autres fonctionnalités s'en est écoulée pour arriver au projet présenté, qui simplifie la plupart des mouvements et diminue drastiquement les emprises dédiées à la voiture (suppression du rond-point de la Cité de la Céramique, d'un viaduc et d'un tunnel).

Il signale que les ronds-points permettent, plus facilement que les bretelles ou carrefours, d'hésiter, de réfléchir, voire de faire demi-tour sans être embrayé contre son gré.

Il précise que la requalification de la Grande Rue est aussi en projet ; les réflexions sont en cours et le blocage du Jardin du Potager et de la clôture du Domaine de Saint-Cloud devrait pouvoir être levé dans l'avenir.

Concernant le Pont de Sèvres, le projet conserve le nombre de files nécessité par le trafic routier. Il acte la piste bidirectionnelle Boulogne <=> Sèvres sur le trottoir Sud du pont et vise à privilégier le trottoir Nord pour les piétons, ce qui correspond aux usages actuels et qui sera renforcé par l'aménagement piétonnier structurant, allant de la gare du T2 jusqu'à La Grande Rue de Sèvres.

Le commissaire enquêteur indique qu'un important travail reste à faire concernant la finalisation du projet, avec notamment la définition fine des espaces piétonniers, actuellement dessinés comme des « espaces interstitiels » mal définis :

- les pieds d'immeubles : zones de rencontres, parking minute, secteurs de haies, ...,
- les « espaces verts » mal définis et plantés aléatoirement ... faute de réel projet,
- l'esplanade de la Cité de la Céramique, qui fait table rase de tout l'existant (y compris des arbres adultes) pour créer un espace vide et sans aucun intérêt,
- les pistes cyclables proposées, qui sont plus des bandes peintes sur le trottoir que de réels ouvrages à objectif fonctionnel,
- la desserte de certains riverains : parking de la Cristallerie, livraisons des bureaux, ...

Le commissaire enquêteur estime que presque tous les cyclistes venant de Boulogne prendront nécessairement le pont de Sèvres le long du trottoir Nord, sur chaussée ou sur trottoir : un aménagement spécifique est nécessaire, qui peut être une bande cyclable peinte sur la chaussée, en matérialisant une voie de droite un peu plus large, ce qui est aussi pertinent pour l'évolution des autobus.

Concernant le devenir du « tourne à gauche » actuellement géré par des feux tricolores en sortie du parking de l'ensemble immobilier de la rue Troyon, le commissaire enquêteur rappelle la nécessité d'étudier une solution.

Il a constaté, en heure de pointe du soir, la sortie d'un ordre de grandeur de 2 à 4 voitures par cycle de feux, allant presque toutes vers le Nord.

L'Etat ayant éliminé l'hypothèse d'un sas en pied de la bretelle, il demeure les possibilités de :

- créer un sas sur la RD7 avec un franchissement du terre-plein, à proximité du rond-point, de façon à faire sortir ces voitures vers le Nord, sachant qu'il y a déjà des feux en sortie du rond-point pour la traversée des vélos et cycles,
- inverser l'entrée et la sortie du parking et créer une ligne de feux depuis la contre-allée, avec un franchissement du terre-plein, 100 m plus au Sud, de façon à permettre la même manœuvre.

Outre la problématique de ré-instituer des feux tricolores pour faciliter une sortie privative, le Conseil général craint que de telles séquences de feux freinent la sortie du rond-point et conduisent à un engorgement de la future bretelle de la RN118.

En effet, le mode de gestion informatisé des feux sera calibré pour minimiser la distance de remontée de fille sur la bretelle, même si la mise à 3 voies de la bretelle (précaution non demandée par l'Etat) a pour objectif d'apporter une réserve de stockage significative, en cas de problème en aval.

Concernant le secteur de la Cité de la Céramique, le commissaire enquêteur rappelle les critiques concernant :

- la suppression du parking devant l'entrée du Domaine de Saint-Cloud, bien que son impact paysager soit quasi-négligeable,
- les arrêts des cars,
- la dépose-minute (même s'il a compris qu'on pouvait avoir un ticket gratuit de courte durée au parking situé près du T2),
- l'indigence de l'aménagement paysager envisagé de l'esplanade.

Le mémoire en réponse a ensuite été retouché sur quelques petits détails de présentation.

### ***D.5 - Proposition ultérieure du Conseil départemental***

A la demande du commissaire enquêteur, le Conseil départemental a poursuivi l'étude de la sortie du parking de l'ensemble immobilier de la Cristallerie.



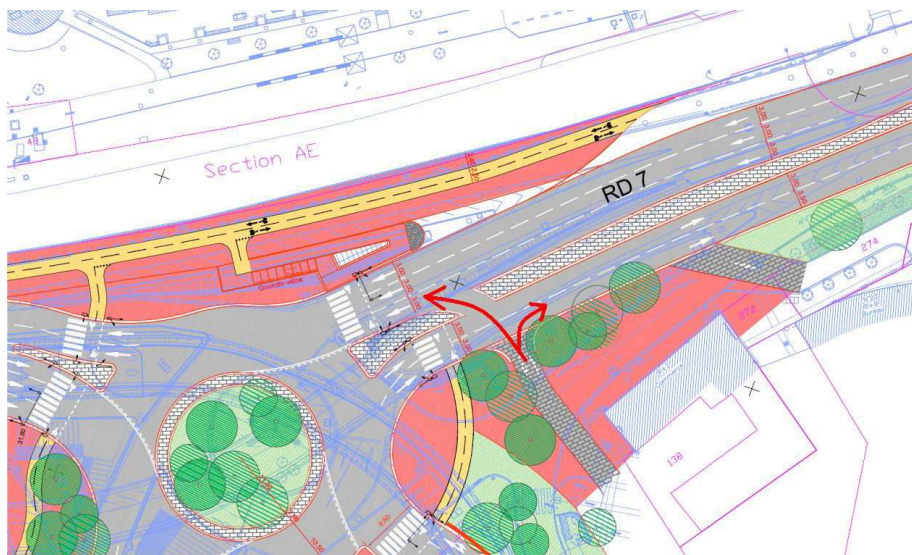
Voici la réponse établie le 22 avril 2015 : « Comme suite à votre échange téléphonique avec M. Deffontaines, je vous fais parvenir un plan de l'aménagement envisageable afin d'assurer la sortie vers la gauche au niveau de la rue Troyon. Le second fichier indique schématiquement le mouvement proposé.

Un comptage en heure de pointe du soir a permis d'établir le trafic concerné à 3 véhicules par cycle. Le cycle du feu de sortie de parking serait le suivant : vert pendant 6 secondes, orange pendant 3 secondes, rouge pendant 1 minute.

L'ouverture dans le terre-plein central est proposée, de telle manière qu'il ne permette pas le tourne-à-gauche aux véhicules circulant sur la RD7.

Cordialement

Denis Laisney - Chef de l'Unité Infrastructures Routières ».



Le commissaire enquêteur prend acte de cette proposition qui va dans le bon sens.

Achévé à Antony le 12 mai 2015

Bruno Ferry-Wilczek

membre de la Compagnie des commissaires  
enquêteurs d'Ile-de-France

**Nota : le présent rapport est accompagné d'une contribution du CIRAM (transmise hors délai) et des conclusions motivées du commissaire enquêteur.**

**Projet d'aménagement  
de l'échangeur de la Manufacture  
à Sèvres (92)**

## **CONCLUSIONS MOTIVÉES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR**

### **A - Résumé de l'enquête publique**

#### ***A.a - Organisation et déroulement de l'enquête***

Le dossier présenté par le Conseil général des Hauts-de-Seine a pour objet de présenter le projet d'aménagement de l'échangeur de la Manufacture à Sèvres, à proximité du pont de Sèvres, « afin de :

- faciliter les déplacements pour tous,
- améliorer la sécurité routière,
- mettre en valeur le patrimoine ».

Le but de l'enquête publique est de présenter au public le projet avec les conditions de son intégration dans son environnement et de permettre au plus grand nombre possible de personnes de faire connaître leurs remarques et d'apporter ainsi les éléments d'information utiles au décideur pour lui permettre d'apprécier l'opération avant sa prise de décision.

Le présent projet, initié à partir de 2009, avait fait l'objet d'une concertation préalable du 4 mars au 5 avril 2013 et d'une réunion publique le 26 mars 2013.

Le bilan de cette concertation est joint au dossier d'enquête publique.

Le commissaire enquêteur a été désigné par le Tribunal administratif de Cergy le 27 août 2014. L'arrêté du président du Conseil général du 10 octobre 2014 a organisé les modalités de l'enquête publique.

L'affichage a été effectué sur le panneau officiel de la mairie de Sèvres ainsi que sur des panneaux localisés autour du projet, sur Sèvres et Boulogne-Billancourt.

Des avis dans la presse ont été publiés.

Le projet était aussi présenté sur le site internet du Conseil général et a donné lieu à un petit article sur le magazine du Conseil général (HDS.mag) n° 38.

Le commissaire enquêteur s'est rendu sur place afin d'évaluer par lui-même l'environnement et l'état actuel du site.

Les permanences prévues ont été assurées en mairie de Sèvres pendant l'enquête publique, durant lesquelles le commissaire enquêteur a reçu le public.

Le registre a été clos le 28 novembre 2014, à l'issue de la dernière permanence.

Une réunion de synthèse avec le Conseil général s'est déroulée le 5 décembre 2014.

Après cette réunion, le Conseil général a communiqué le 23 mars 2015 un mémoire en réponse aux observations du public et aux interrogations du commissaire enquêteur.

Une 2<sup>e</sup> réunion de synthèse s'est tenue le 31 mars 2015, de façon à discuter de nouveau de certains points.

Durant tout ce process, le commissaire enquêteur a étudié le dossier ainsi que l'ensemble des observations, avant de rédiger ses conclusions.

### **A.b - Résumé des principales observations formulées par le public**

Le commissaire enquêteur a examiné les observations formulées oralement durant l'enquête publique et les observations écrites et courriers versés au registre.

Il apparaît schématiquement que :

- quelques-unes demandent d'abandonner le projet,
- beaucoup estiment qu'il va trop dans un sens ou pas assez dans l'autre, par rapport à l'équilibre à rechercher entre les différents usages de l'espace public (circulation routière, stationnement, place des autobus, modes de circulation actifs, paysagement, etc.),
- certaines évoquent des sujets particuliers, dont par exemple :
  - le risque d'engorgement de la circulation dû aux ronds-points et au carrefour intermédiaire,
  - l'emprise du Jardin du Potager qui bloque le cheminement piétons et cycles vers le centre-ville de Sèvres,
  - la piste cyclable bidirectionnelle du pont de Sèvres inadaptée,
  - les pistes cyclables estimées peu attractives, notamment pour le « mode transport »,
  - les possibilités de transfert modal qui ne sont pas idéales,
  - la sortie du parking de l'ensemble immobilier de la Cristallerie,
  - l'esplanade de la Cité de la Céramique disproportionnée et sans grand intérêt,
  - la suppression du parking à l'entrée du Parc de Saint-Cloud,
  - l'absence de traitement spécifique des pieds d'immeubles,
  - la destruction complète d'un paysagement désormais devenu adulte,
  - les impacts sur la circulation en phase de chantier, notamment en simultanéité avec le creusement du tunnel de la ligne M15,
  - le coût élevé du projet par rapport à son intérêt, etc.,
- certaines évoquent la méthodologie des études, dont le niveau d'étude de trafic et d'étude d'impact sur l'air et la santé requis pour un projet routier.

Le rapport d'enquête détaille toutes ces observations et présente les commentaires du commissaire enquêteur sur les différents thèmes, ainsi que le mémoire en réponse du Conseil général sur les différents thèmes traités.

Il cite aussi les 3 observations (dont une sorte de contre-proposition) arrivées hors délai.

Globalement, le commissaire enquêteur a constaté un débat classique opposant :

- ceux qui craignent que le projet restreigne la fluidité du trafic et engorge le quartier,
- ceux qui estiment qu'il fait encore trop de place à la voiture, freinant la croissance souhaitable et logique des modes de transports actifs (piétons et vélos) et le développement des autobus.

Il apparaît que les objectifs de la valorisation du patrimoine et l'amélioration du paysage n'ont pas suscité d'intérêt significatif du public.

Il en est de même des différents thèmes de l'étude d'impact, hormis la question de la qualité de l'air, ... en tant que liée au débat sur le trafic routier, actuel et futur.

### ***A.c - Observations générales du commissaire enquêteur***

Le présent chapitre présente les principaux commentaires du commissaire enquêteur par rapport aux objectifs du projet, étant entendu que de nombreux commentaires ont été apportés dans les réponses aux observations du public et dans les sujets sur lesquels le commissaire enquêteur avait sollicité des réponses du Conseil général.

Il est rappelé que le projet d'aménagement de l'échangeur de la Manufacture à Sèvres, à proximité du Pont de Sèvres a pour objectifs « de :

- *faciliter les déplacements pour tous,*
- *améliorer la sécurité routière,*
- *mettre en valeur le patrimoine ».*

Chacun de ces objectifs est commenté ci-après.

#### Faciliter les déplacements pour tous

Dans le verbiage politiquement correct actuel, le terme « pour tous » vise principalement les usagers autres que les automobilistes, à savoir les pratiquants des modes actifs (piétons, dont PMR, et cyclistes) et les utilisateurs des transports en commun et de leurs correspondances.

Dans le cas présent, le terme vise aussi les usagers locaux du secteur, même automobilistes, à savoir les Sévriens, Meudonnais, Boulonnais, etc. ... et notamment les utilisateurs du quartier, par opposition aux automobilistes en transit sur la RN118 (Vélizy <> Paris) qui voient leur cheminement inchangé.

Pour les usagers des quais de Seine ou des dessertes plus locales, le projet vise à ne pas dégrader significativement le transit routier régional tout en améliorant les circulations locales ... profitant de la tendance naturelle à la baisse du trafic de transit.

Le trajet Vélizy > Saint-Cloud sera un peu plus complexe (un rond-point).

Le trajet Saint-Cloud > Vélizy sera significativement complexifié (incitant peut-être à emprunter le quai sur Boulogne).

Le trajet Issy-les-Moulineaux > Vélizy sera grandement simplifié en distance et évitera un cisaillement fastidieux.

Le cas de la sortie du parking de l'ensemble immobilier de la Cristallerie (tourne-à-gauche actuel devant être supprimé) est très particulier et a été traité spécifiquement par le commissaire enquêteur, ce qui a donné lieu à une proposition notable du Conseil général.

Pour les piétons, dont les PMR, le projet présente de considérables améliorations tant dans l'itinéraire principal (pont de Sèvres <> Sèvres) qui devient l'épine dorsale du projet, que dans l'ensemble des trajets, y compris les accès au T2 et la gestion des dénivellations par des rampes aux normes et des ascenseurs.

Pour certains types de cyclistes, le projet présente de grands avantages par rapport à la situation actuelle quasi-inexistante.

Néanmoins, le choix de tracer des pistes cyclables sur les trottoirs délaisse complètement la population de cyclistes en mode « transport » (déplacements domicile / travail et cyclistes sportifs) au profit du « mode loisirs » (promenade familiale, ...), ceci sauf le long de la Seine, ce qui ne correspond pas du tout à l'appréciation personnelle du commissaire enquêteur.

Et même pour le « mode loisirs », le dessin des pistes sur trottoir n'est pas satisfaisant, notamment en ce qu'il n'est pas lisible, ni incitatif, ni suffisamment protégé et qu'il comporte des angles droits et ne prévoit pas de sas devant les feux.

Le commissaire enquêteur considère le dessin présenté comme un simple schéma d'intention restant à affiner, avec une bonne dose de bon sens et la collaboration des associations de cyclistes.

Néanmoins, la piste bidirectionnelle dès à présent tracée sur le trottoir Sud du pont de Sèvres n'est pas crédible et le commissaire enquêteur demande la création d'une piste monodirectionnelle sur le trottoir Nord ou bien d'une bande cyclable sur chaussée Boulogne > Sèvres.

Pour les transports en commun, le projet ne modifie pas l'offre (sous la responsabilité du STIF) mais déplace l'arrêt de certaines lignes pour les positionner au droit du T2, ce qui facilitera les échanges entre bus et tramway.

Le choix est fait de ne pas créer de couloir dédié aux autobus, décision manifestement liée à l'étroitesse du site et à la volonté de ne pas dégrader la capacité de transit automobile du site ... souci louable et qui permet de disposer de l'acceptabilité de l'Etat et d'une part importante de la population ... néanmoins inquiète.

Le commissaire enquêteur prend acte de l'ensemble de ces choix.

Il estime que le projet définit globalement un compromis acceptable, compte-tenu de la géographie urbaine complexe dans lequel il s'inscrit.

En conclusion, dans un site étroit et géographiquement contraint (en plan comme en dénivelé), le projet assure de façon à peu près satisfaisante les divers objectifs qui lui sont confiés. Le fait qu'il y a des critiques de tous ordres est peut-être un indice que l'équilibre est à peu près trouvé entre les intérêts de tous les types d'usagers ... sauf concernant l'axe cycliste Boulogne > Sèvres.

### Améliorer la sécurité routière

La suppression des axes rapides (la bretelle en viaduc et le souterrain), le nouveau tracé des voies de typologie nettement plus urbaine, la présence de ronds-points, les passages protégés pour piétons plus logiquement disposés, tout cela va dans le sens d'une meilleure sécurité objective, mais participent aussi d'un sentiment d'espace urbain plus logique, plus hiérarchisé et codifié qui ne peut que faciliter le positionnement des différents types d'usagers, donc la sécurité.

La seule exception concerne les cyclistes qui ne seront en véritable sécurité :

- ni sur les trottoirs où sont dessinées les pistes au dessin bien compliqué et semé d'embûches et de conflits d'usages,
- ni sur les chaussées dont les automobilistes se croiront propriétaires ... puisqu'il y a des pistes cyclables par ailleurs.

### Mettre en valeur le patrimoine

La suppression de la bretelle en viaduc et la considérable diminution de l'emprise des voiries sur le site (notamment devant la Cité de la Manufacture) permettent une belle potentialité d'amélioration de l'état des lieux.

Néanmoins, le commissaire enquêteur n'a pas été sensible à la taille ni aux intentions du projet de traitement de l'esplanade proposées devant la Cité de la Manufacture.

A une échelle de perception plus modeste, le futur traitement du pied d'immeuble (rue Troyon), le déplacement de la limite et la reconstitution de la clôture de la Cité de la Céramique, le traitement des dénivellations et des espaces interstitiels présentent des potentialités encore assez mal dessinées, mais qu'il conviendra que la phase opérationnelle transforme en qualité.

Bref, le commissaire enquêteur estime que les intentions en sont restées à des caricatures :

- la suppression de tout le paysagement et de la végétation qui existe,
  - la création d'une esplanade en pelouse déserte devant la Cité de la Céramique,
  - un futur alignement d'arbres indifférencié le long de la RD7,
  - deux ronds-points sans personnalité,
  - les plantations aléatoires sur des trottoirs indifférenciés en guise de paysagement,
  - des interfaces de pied d'immeubles non réfléchies (arrêt minute, livraisons, VIP, plantations),
- ... ce qui va désormais nécessiter un vrai travail d'appréciation de la typologie de chaque lieu, de ses fréquentations, de son évolution sur 10 à 20 ans, etc. ... avant l'élaboration d'un dessin opérationnel.

### Appréciation des dépenses

Le coût annoncé du projet est de 42 M€, entièrement portés par le Conseil général. Dans le cas présent, il ne s'agit pas d'un projet routier à évaluer au regard d'une étude socio-économique ni d'un projet de DUP à évaluer selon la théorie du bilan.

Néanmoins, et en écho à certaines observations, le commissaire enquêteur se pose aussi la question : « est-ce bien raisonnable ? » ... sur laquelle il ne lui est pas demandé de répondre formellement et qui demeure de la responsabilité de l'assemblée délibérante.

## **B - Conclusion générale et avis du commissaire enquêteur**

Après avoir étudié le dossier, s'être rendu sur place, s'être renseigné plus avant sur certains détails du projet, s'être tenu à disposition du public et avoir accueilli et entendu les visiteurs, avoir analysé les observations écrites et orales formulées, rencontré le Conseil général, étudié le mémoire en réponse, le commissaire enquêteur constate que le dossier présente correctement le projet d'aménagement de l'échangeur de la Manufacture à Sèvres.

Le commissaire enquêteur ne minimise pas l'existence de certains inconvénients et impacts, pour lesquels il reconnaît que le dossier présente l'ensemble des mesures prises pour les réduire le plus possible ou les compenser et présente les moyens mis en place afin de circonscrire les inconvénients en résultant.

Néanmoins, il apparaît que ceux-ci sont considérablement plus faibles que les avantages apportés par le projet, notamment en termes de :

- restriction des superficies allouées à l'automobile et ralentissement du trafic routier,
- création d'itinéraires pour les modes actifs : piétons (dont PMR) et vélos,
- amélioration de la correspondance entre le T2 et les bus,
- amélioration du paysage urbain général et local.

Les impacts en phase de chantier sont présentés de façon assez générale, dans la mesure où le phasage du projet reste encore schématique et le détail des interfaces avec le creusement de la ligne M15 ne peut pas être précisément étudié, compte-tenu des incertitudes de délais.

Ceci est un peu dommage mais le commissaire enquêteur ne voit pas comment il aurait pu en être autrement, sauf à faire ensuite mentir la description, du fait d'un inévitable dérapage de l'un ou l'autre des délais de travaux.

En conséquence, **le commissaire enquêteur émet un avis favorable sur l'opération projetée**, sur son objet, sur ses motivations comme sur sa taille et son emprise, tels que définis dans le dossier soumis à l'enquête publique.

Toutefois, **le commissaire enquêteur assortit cet avis favorable des réserves suivantes.**

- **1) Réaliser une piste cyclable monodirectionnelle sur le trottoir Nord** ou une bande cyclable sur la chaussée Nord du pont de Sèvres de façon à :
  - renforcer le lien direct Boulogne > Sèvres pour les modes actifs, ce qui constitue la grande valorisation apportée par le projet présenté,
  - pallier le manque d'intérêt de la piste bidirectionnelle du trottoir Sud,
  - répondre au besoin des liaisons cyclistes en « mode transport » à cet endroit stratégique ;
- **2) Revoir le dessin des pistes cyclables** : points d'entrée à rendre attractifs, angles de giration à assouplir, sas d'arrêt à créer avant les traversées et sur les îlots centraux, ... ;
- **3) Conserver ou recréer un parking devant la Cité de la Céramique**, à l'entrée du Parc de Saint-Cloud ;
- **4) Modifier le paysagement de l'esplanade de la Cité de la Céramique**, afin de sauvegarder la plus grande part des arbres d'alignement situés de part et d'autre de l'axe du bâtiment emblématique de la Manufacture, quitte à ensuite les remplacer progressivement.

**Si ces réserves n'étaient pas ensuite levées par le Conseil général, l'avis du commissaire devrait s'entendre comme étant défavorable.**

De plus, **le commissaire enquêteur estime souhaitable que le Conseil général mette en place les actions suivantes :**

1. Poursuivre l'étude de l'évacuation des déblais par barges, du fait de la proximité de la Seine mais malgré la difficulté de les faire « passer par-dessus le tramway » ;
2. Sauvegarder les plantations qui peuvent l'être, même si elles ne sont pas remarquables, éventuellement un peu abîmées ou non placées à un endroit idéal : les arbres ou arbustes peuvent être déplacés ou mis en jauge durant le chantier et ensuite replantés ;
3. Poursuivre les négociations avec le Domaine de Saint-Cloud concernant le projet d'ouverture du Jardin du Potager ;
4. Etudier l'installation d'un parking pour vélos sécurisé et surveillé (vidéo ?) près du parking du T2 (peut-être sur le terrain de GPSO) ;
5. Créer un couloir de bus descendant la Grande Rue sur 100 à 200 m en amont du feu, ce qui conserverait le trottoir dans sa largeur actuelle mais supprimerait les quelques places de stationnement envisagées, qui pourraient être implantées entre les 2 ronds-points ;
6. Tester les feux clignotants durant les heures creuses en entrées (priorité à gauche) et sorties des ronds-points (y compris pour les traversées des piétons et cycles) ;



7. Créer une aire de dépose-minute pour plusieurs véhicules le long de la RD7, devant la Cité de la Céramique (sens Saint-Cloud > Vélizy) pour permettre la dépose ou repose ainsi que le covoiturage (en complément du parking du T2 qui le permet dans l'autre sens) ;
8. Installer quelques places de parking de courte durée le long de la rue Troyon ou en contre-allée (entre les ronds-points) et idem en début de la RD7 ;
9. Etudier le dessin des espaces et trottoirs en pied d'immeuble de la rue Troyon, de façon à permettre d'assurer les fonctions indispensables (voie pompier, livraisons, piste cyclable, espace de rencontre, etc.) et un paysagement adapté.

Achevé à Antony le 12 mai 2015



Bruno Ferry-Wilczek

*membre de la Compagnie des commissaires  
enquêteurs d'Ile-de-France*

***Nota : toute reproduction de ce document doit être réalisée intégralement.  
La conclusion du commissaire enquêteur étant le résultat d'une analyse développée  
dans l'ensemble du rapport.***