

DEPARTEMENT DES HAUTS-DE-SEINE

CONSEIL DEPARTEMENTAL

ROUTE DÉPARTEMENTALE 910 - COMMUNES DE CHAVILLE, DE SÈVRES ET DE SAINT-CLOUD - REQUALIFICATION DE LA RD 910 DITE " VOIE ROYALE " - DÉCLARATION D'INTÉRÊT GÉNÉRAL

REUNION DU 12 JUIN 2020

DELIBERATION

Le Conseil départemental,

Vu le code général des collectivités territoriales et notamment ses articles L. 3211-1 et L. 3213-3,

Vu le code de la voirie routière et notamment son article L. 131-2,

Vu le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et notamment ses articles L. 110-1 et L. 122-1,

Vu le code de l'environnement et notamment ses articles L. 123-1 et suivants, L. 126-1 et R. 126-1 et suivants,

Vu l'arrêté du Président du Conseil départemental du 12 mai 2016, relatif au lancement de la concertation préalable concernant l'aménagement de la RD 910,

Vu la délibération de la Commission permanente du 12 décembre 2016 faisant suite au rapport de M. le Président du Conseil départemental n° 16.405 CP, approuvant le bilan de la concertation préalable et autorisant le lancement des procédures d'enquêtes publiques,

Vu l'arrêté du Préfet des Hauts-de-Seine du 3 septembre 2019, relatif à l'ouverture de l'enquête publique environnementale préalable à la déclaration d'utilité publique, conjointe à l'enquête publique parcellaire, concernant le projet de requalification de la RD 910 sur les communes de Chaville, de Sèvres et de Saint-Cloud,

Vu le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur établis le 5 décembre 2019,

Vu le courrier du Préfet des Hauts-de-Seine du 12 décembre 2019, demandant au Conseil départemental de délibérer sur une déclaration de projet et sur la levée des trois réserves émises par le commissaire enquêteur,

Vu le rapport de M. le Président du Conseil départemental n° 20.59,

Mme Armelle Gendarme, rapporteur au nom de la commission des transports, de la voirie, de l'environnement, de l'assainissement et de la qualité de vie, entendue,

Considérant que les motifs et considérations, détaillés dans la déclaration de projet annexée à la présente délibération, justifient le caractère d'intérêt général du projet ;

Considérant que le commissaire enquêteur a émis un avis favorable à l'utilité publique du projet assorti de trois recommandations et de trois réserves ;

Considérant que la déclaration de projet, ci-annexée, et les engagements qu'elle contient permettent de lever les réserves et de prendre en compte les recommandations exprimées par le commissaire enquêteur ;

DELIBERE

ARTICLE 1 : Est approuvée la déclaration de projet concernant l'aménagement de la RD 910 à Chaville, à Sèvres et à Saint-Cloud, jointe en annexe.

ARTICLE 2 : Est déclaré l'intérêt général du projet d'aménagement de la RD 910 à Chaville, à Sèvres et à Saint-Cloud selon les motifs et considérations exposés dans la déclaration de projet jointe en annexe.

ARTICLE 3 : Le Département s'engage à respecter les mesures d'évitement, de réduction et de compensation des effets négatifs notables du projet sur l'environnement et la santé humaine, et les modalités de suivi proposées au stade de l'enquête publique, telles que figurant au sein de l'étude d'impact et résultant de la consultation du public, ainsi qu'à poursuivre cette démarche dans la suite du projet.

ARTICLE 4 : M. le Président du Conseil départemental est autorisé à demander au Préfet des Hauts-de-Seine de prononcer la déclaration d'utilité publique du projet d'aménagement de la RD 910 et de prendre les arrêtés de cessibilité nécessaires au projet.

ARTICLE 5 : M. le Président du Conseil départemental est autorisé à engager les procédures d'expropriation nécessaires pour les acquisitions du projet en cas d'échec de la voie amiable, dès lors que le projet sera déclaré d'utilité publique et que les parcelles nécessaires à sa réalisation seront déclarées cessibles.

*Certifié exécutoire compte tenu de l'affichage
le 17 juin 2020 à l'Hôtel du Département et de
la réception en préfecture le 17 juin 2020
Identifiant de l'acte :
092-229200506-20200612-67590-DE-1-1*

Le Président du Conseil départemental

Signé

Georges Siffredi

"La présente délibération peut faire l'objet d'un recours devant le tribunal administratif de Cergy-Pontoise- 2-4, boulevard de l'Hautil, BP 3032- 95027 Cergy-Pontoise cedex – dans un délai de deux mois à compter de sa publication et/ou notification."

Déclaration de projet

Requalification de la RD 910 sur les communes de Chaville, de Sèvres et de Saint-Cloud – « Voie Royale » entre la rue des Marais à Chaville et l’avenue de la division Leclerc à Sèvres



SOMMAIRE

1	Objet de l'opération	3
1.1	Les objectifs poursuivis.....	3
1.2	Périmètre de l'opération et découpage en section	3
1.3	Les caractéristiques générales du projet	4
2	Les enquêtes publiques.....	5
2.1	Déroulement de la procédure	5
2.2	Le dossier d'enquête publique	5
2.3	Avis de l'autorité environnementale	6
2.4	Avis des collectivités territoriales	8
2.5	Consultation du public et synthèse des observations	8
2.5.1	Les arbres	8
2.5.2	Les pistes cyclables	12
2.5.3	La circulation des véhicules motorisés.....	17
2.5.4	Le stationnement.....	18
2.5.5	Les aménagements.....	20
2.5.6	L'eau	21
2.6	Rapport et conclusion du commissaire enquêteur.....	23
3	Orientations d'aménagement pour la poursuite des études	24
3.1	Orientations générales par thématique.....	25
3.1.1	Principes généraux d'aménagement.....	25
3.1.2	Sécurité incendie (BSPP).....	25
3.1.3	Les contre-allées.....	25
3.1.4	Le stationnement.....	25
3.1.5	Le trafic et la circulation	26
3.1.6	Les aménagements cyclables	26
3.1.7	Le cheminement piéton	26
3.1.8	Les transports en commun avec IDFM et la RATP	26
3.1.9	L'eau	27
3.1.10	L'assainissement.....	27
3.1.11	L'aspect paysagé et architectural.....	27
3.1.12	Les espaces verts et les arbres d'alignement	27
3.1.13	Le bruit	28
3.1.14	Le mobilier et les matériaux	28
3.1.15	L'éclairage public	28
3.1.16	Le phasage et le planning	28
3.1.17	Les commerces	29
3.1.18	Les travaux.....	29
3.2	Orientations par secteur d'aménagement.....	29
3.2.1	Entre la rue des marais et le carrefour du Puits-sans-Vin.....	29
3.2.2	Entre le carrefour du Puits-sans-Vin et le cours Général de Gaulle	30
3.2.3	Entre le cours Général de Gaulle et la rue de la passerelle.....	30
3.2.4	Entre la rue de la passerelle et la limite avec Sèvres	30
3.2.5	Entre la limite avec Chaville et la place Gabriel Péri.....	30
3.2.6	Entre la place Gabriel Péri et la mairie de Sèvres	31
3.2.7	Entre la mairie de Sèvres et l'avenue de la division Leclerc (RD 406)	31
3.3	Orientations sur le projet.....	31
4	Motifs et considérations justifiant le caractère d'intérêt général	32

1 Objet de l'opération

La route départementale 910 dite « Voie Royale » reliant Versailles à Paris, traverse les communes de Chaville, de Sèvres et de Boulogne-Billancourt dans le département des Hauts-de-Seine. Le projet d'aménagement initié par le Conseil départemental des Hauts-de-Seine s'étend de la rue des Marais à Chaville jusqu'à l'avenue de la division Leclerc à Sèvres. Il vise à transformer la RD 910 en un boulevard urbain où cohabiteront les déplacements motorisés et les circulations actives (piétons, cycles, ...).

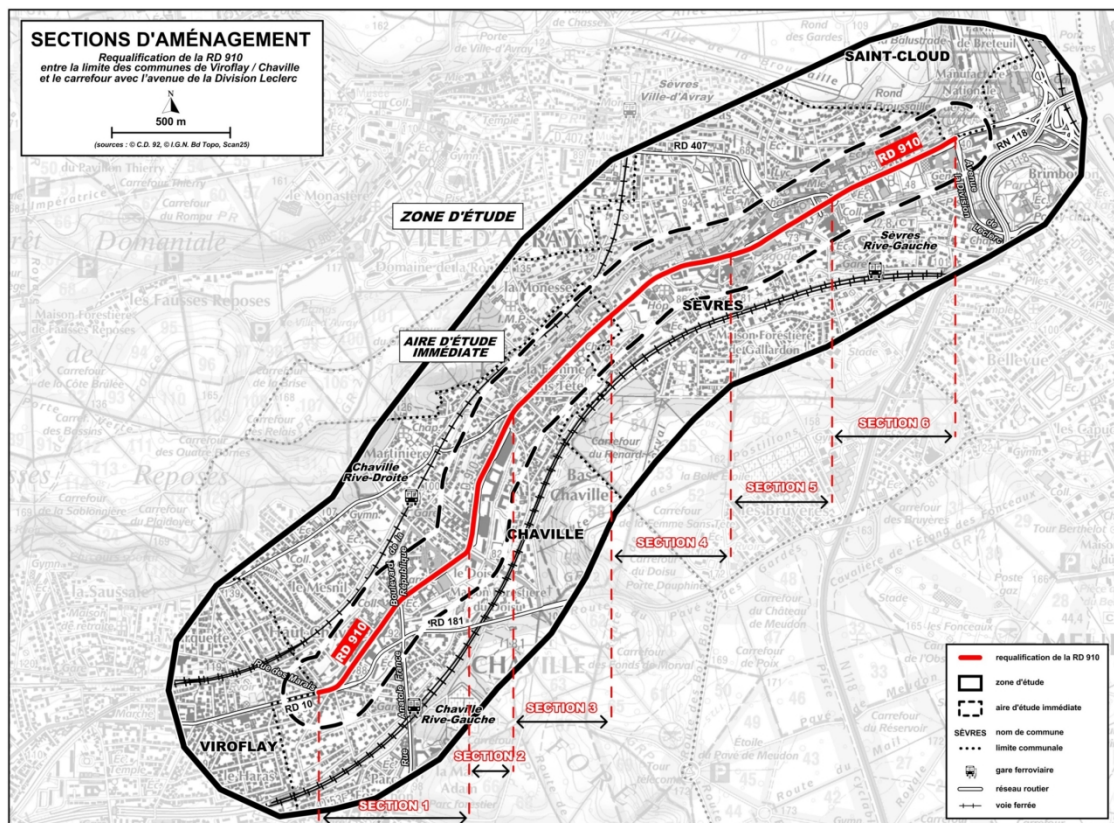
1.1 Les objectifs poursuivis

Le Département souhaite, par la requalification de la RD 910, répondre aux objectifs suivants :

- Améliorer l'intégration de la RD 910 dans l'environnement en l'aménageant en boulevard urbain ;
- Rendre la RD 910 plus conviviale en améliorant le partage de l'espace public ;
- Créer une continuité des circulations actives le long de cet axe ;
- Assurer et soutenir la vitalité des commerces ;
- Préserver et développer le paysage tout en créant un alignement continu d'arbres ;
- Améliorer la sécurité de tous les usagers.

1.2 Périmètre de l'opération et découpage en section

L'opération d'aménagement concerne l'emprise projet de la RD 910 de la rue des Marais à Chaville à l'avenue de la division Leclerc (RD 406) à Sèvres.



1.3 Les caractéristiques générales du projet

L'aménagement de la RD 910 en un boulevard urbain encourage l'accueil optimisé et sécurisé de l'ensemble des modes de déplacements, et facilite le partage de l'espace public au profit des piétons et des circulations actives. Le projet vise ainsi à renforcer les centres-villes (commerces et services de proximité). Enfin, des aménagements qualitatifs sont prévus avec des plantations d'arbres d'alignement de part et d'autre de la voirie.

Donner la priorité aux circulations actives (piétons, cycles, ...)

Les trottoirs seront élargis depuis la commune de Chaville jusqu'à la mairie de Sèvres et des passages piétons seront ajoutés. Des pistes et des zones de stationnement dédiées aux déplacements des cyclistes seront créées le long du tracé et ponctuellement dans les contre-allées en zone de rencontre pour rendre ces espaces publics plus accueillants.

Valoriser le tissu économique commercial local

En améliorant les circulations et en recréant des espaces publics de qualité, le projet de requalification de la RD 910 prévoit de vitaliser l'attractivité du tissu commercial. L'insertion de contre-allées et le réaménagement des stationnements de livraison contribueront aussi à faciliter les circulations piétonnes et l'accessibilité aux commerces.

Développer un aménagement paysager de qualité

Le profil paysager de la RD 910 sera soigné par des arbres d'alignement, deux fois plus nombreux, en remplacement de certains arbres existants le long de la voie, et à bonne distance des façades des immeubles. Ces alignements seront accompagnés par des espaces verts et insérés en harmonie avec le mobilier urbain présent sur les trottoirs.

Dans certains secteurs, le revêtement du sol sera remplacé par des matériaux remarquables pour préserver et mettre en valeur le patrimoine des villes et le cadre de vie.

Préserver l'environnement

Le projet d'aménagement de la RD 910 répond à des enjeux environnementaux. Les matériaux employés permettront de réduire les nuisances sonores, et les trottoirs seront conçus pour renvoyer les eaux de pluies vers les espaces verts.

Une étude est également prévue sur l'installation d'un revêtement permettant l'infiltration des eaux de pluies depuis la chaussée, permettant de favoriser le cycle naturel de l'eau infiltrée et de réduire les rejets dans les réseaux d'assainissement.

Garantir une circulation fluide des bus

En priorisant la circulation des bus par l'installation d'arrêts en pleine voie et le déplacement d'une partie du stationnement dans les contre-allées, le Département améliore leur circulation et fluidifie ainsi le trafic le long de la RD 910.

Améliorer le partage de l'espace public

Le projet veille à réorganiser le partage de l'espace public pour répondre à l'ensemble des usagers : piétons, cyclistes, automobilistes, et usagers des transports en commun. Pour permettre la création de l'ensemble des aménagements, l'offre de stationnement sera rationalisée.

2 Les enquêtes publiques

2.1 Déroulement de la procédure

Le dossier d'enquête publique comportant l'étude d'impact et le dossier parcellaire a été déposé en préfecture le 24 janvier 2019 à la préfecture de Hauts-de-Seine.

L'autorité environnementale a émis son avis sur l'étude d'impact en date du 19 avril 2019.

Par courrier en date du 26 avril 2019, la préfecture a transmis l'avis de la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et l'Aménagement (DRIEA), ainsi qu'une demande de modification du dossier d'enquête.

Le Département a transmis son mémoire en réponse à l'autorité environnementale et le dossier d'enquête modifié par courrier à la préfecture en date du 29 mai 2019.

Par décision du tribunal administratif de Cergy-Pontoise, le commissaire enquêteur a été désigné pour l'enquête publique du projet.

Par arrêté du préfet des Hauts-de-Seine en date du 3 septembre 2019 relatif à l'ouverture de l'enquête publique environnementale préalable à la déclaration d'utilité publique, conjointe à l'enquête publique parcellaire, les modalités d'ouverture de l'enquête publique ont été établies.

Les enquêtes publiques (code de l'environnement et code de l'expropriation) se sont donc déroulées conjointement du 30 septembre au 31 octobre 2019.

Le commissaire enquêteur a transmis au Département son procès-verbal de synthèse des avis le 7 novembre 2019.

Le Département a transmis son mémoire en réponse au commissaire enquêteur par courrier en date du 27 novembre 2019.

Par courrier en date du 12 décembre 2019, le préfet des Hauts-de-Seine a transmis le rapport du commissaire enquêteur ainsi que ses conclusions et a demandé au Conseil départemental de délibérer sur une déclaration de projet et sur la levée des trois réserves émises par le commissaire enquêteur.

2.2 Le dossier d'enquête publique

Le dossier d'enquête publique comportant l'étude d'impact et le dossier parcellaire a été déposé en préfecture le 24 janvier 2019 à la préfecture de Hauts-de-Seine. Ce dossier a fait l'objet de plusieurs avis préalablement à sa mise à disposition du public, l'avis de la préfecture et de l'autorité environnementale.

Certaines remarques et recommandations nécessitaient des corrections ou des compléments à apporter au dossier. Le Département a été repris et corrigé le dossier en conséquence pour les intégrer et a transmis le dossier modifié à la préfecture le 29 mai 2019 afin qu'il soit mis à la disposition du public.

2.3 Avis de l'autorité environnementale

L'avis de l'autorité environnementale, la Mission Régionale d'Autorité Environnementale (MRAE) dans le cas présent, a fait part de recommandations pour lequel le Département a apporté ses réponses dans son mémoire en réponse. Certaines de ces recommandations et des réponses apportées impliquent des modifications ou des compléments au projet qui seront apportés dans les études opérationnelles à venir, elles sont récapitulées ci-dessous (extrait du mémoire en réponse du Département à l'avis de l'autorité environnementale).

RECOMMANDATION N° 2

La MRAE recommande de compléter l'état initial des déplacements par une analyse quantitative des déplacements et des stationnements des deux-roues.

Page 8 de l'avis de la mission régionale d'autorité environnementale

Dans le cadre des études déjà réalisées, aucun comptage deux-roues n'a été effectué dans le secteur. Il est toutefois prévu de réaliser un comptage vélo avant les travaux puis après les travaux.

RECOMMANDATION N° 8

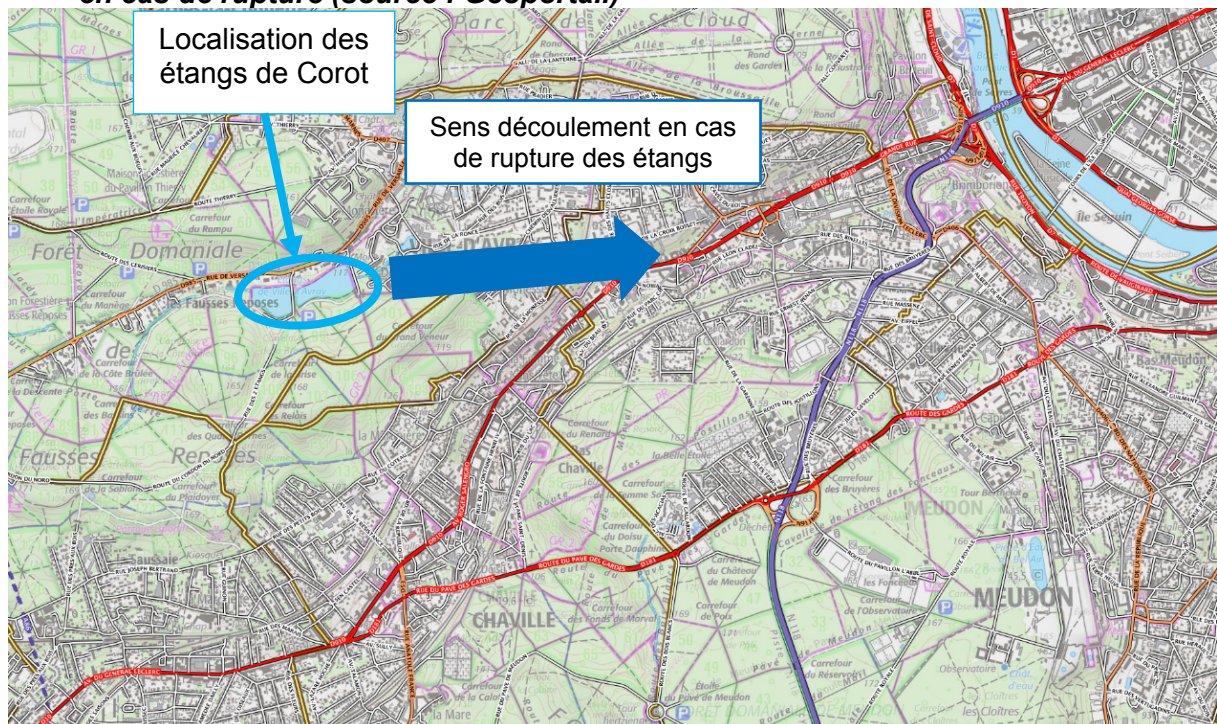
La MRAE recommande de prendre en compte le risque d'inondation par défaillance des barrages des étangs de Corot dans l'état initial.

Page 10 de l'avis de la mission régionale d'autorité environnementale

Le projet est concerné par le risque d'inondation par défaillance des barrages des étangs de Corot situés à Ville d'Avray. Le périmètre d'étude du projet intercepte celui de l'étude de danger des étangs de Corot, réalisé par le Centre des Monuments Nationaux Domaine de Saint-Cloud en 2017. Le projet intercepte la zone de protection et la zone inondée en cas de défaillance des barrages pour lesquels des travaux sont prévus. Le risque restera présent même après les travaux car le risque zéro n'existe pas.

La RD 910 pourrait également être inondée lors de la mise en fonctionnement des évacuateurs de crue. La prise en compte de ce risque inondation sera intégrée dans les études ultérieures du projet.

Localisation des étangs de Corot par rapport au projet, et sens d'écoulement en cas de rupture (source : Géoportail)



OBSERVATION N° 12

L'étude d'impact énonce des propositions sur la possibilité d'installer des ouvrages de stockage des eaux pluviales de voirie, afin de limiter les débits de rejet aux exutoires existants (EI p.523). Les propositions ne présentent toutefois pas le dimensionnement des ouvrages, et ne sont pas conclusives.

Page 15 de l'avis de la mission régionale d'autorité environnementale

Lors des études détaillées, le Département examinera la possibilité d'intégrer des bassins de stockage des eaux pluviales, en lien avec les services de l'Etat.

OBSERVATION N° 13

La MRAE encourage un travail prévu sur la perméabilité des matériaux pour les places de stationnement situées en contre-allée. De plus, l'étude d'impact ne précise pas si le projet doit faire l'objet d'une procédure au titre de la Loi sur l'eau.

Page 15 de l'avis de la mission régionale d'autorité environnementale

RECOMMANDATION N° 13

La MRAE recommande d'analyser la gestion des eaux pluviales et de préciser les mesures d'évitement, de réduction et de compensation envisagées.

Page 15 de l'avis de la mission régionale d'autorité environnementale

Comme indiqué à l'observation n° 12, la réalisation de système de récupération durables des eaux de pluies en surface (type noues d'infiltration ou bassin) n'a pu être envisagée de façon efficace. Cependant, de manière à respecter le SDAGE Seine Normandie, la possibilité d'infiltration d'une partie des eaux pluviales, notamment par mise en place de revêtements perméables au droit des places de stationnement des contre-allées, sera étudiée dans le cadre des études de détails. A titre d'information, ces places représentent une surface de 1 780 m².

Des tests de perméabilité seront réalisés dans le cadre des études de détails, afin de déterminer les capacités d'infiltration des sols.

Selon les conclusions de ces études, la faisabilité technique et règlementaire de ces dispositifs sera déterminée par le Conseil départemental, en lien avec les services de l'Etat.

RECOMMANDATION N°14

La MRAE recommande d'analyser les effets cumulés éventuels avec les autres projets et de présenter les mesures d'évitement de réduction et de compensation prévues.

Page 16 de l'avis de la mission régionale d'autorité environnementale

Le projet de requalification de la RD 910 et l'aménagement de l'échangeur de la Manufacture ne sont pas connectés entre eux et leurs objectifs ne sont pas les mêmes.

L'analyse des impacts cumulés sera toutefois plus approfondie en lien avec ce projet notamment avec la décision de la date de début de chantier.

Le Département est conscient de la gêne que ce cumul provoquera. Des dispositions limitant au maximum les perturbations seront étudiées, notamment par la coordination des phasages des deux chantiers. Pour la RD 910, la réalisation du chantier pourrait se faire par demi-chaussée afin de garantir un sens de circulation et limiter la gêne pour la circulation.

Les études de détails permettront d'établir les possibilités de réduction de ce cumul de chantier afin de les prendre en compte avant le démarrage des travaux.

Il faut également préciser que les travaux de requalification de la RD 910 ne débuteront qu'après la fin des travaux de la ligne 15 dans ce secteur, le quai Georges Gorse longeant la Seine étant fermé par la Société du Grand Paris jusqu'à 2021. Ainsi, il n'y aura pas d'effets cumulés entre ces deux projets.

OBSERVATION N° 15

Au vu de la gêne très importante qui sera subie par les riverains de la RD 910 pendant 5 ans, l'organisation de réunions d'information aurait pu être proposée.

Page 16 de l'avis de la mission régionale d'autorité environnementale

Des lettres d'informations seront envoyées aux riverains afin de les tenir informés et des réunions d'information seront mises en place au besoin ou à la demande des communes.

Le Département a mis en place un guide de bonne tenue de chantier qui précise l'information aux riverains et sera appliqué lors de la réalisation des travaux.

Une permanence sera également prévue sur le chantier pour informer les riverains (1 jour dans la semaine).

Enfin, des réunions seront organisées avec les commerçants pendant les travaux.

2.4 Avis des collectivités territoriales

Lors de la consultation préalable des collectivités territoriales compétentes (sur la base du dossier d'enquête), celles-ci ont émis un avis favorable au projet pour les communes de Chaville et Sèvres et pour l'établissement public territorial Grand Paris Seine Ouest. La commune de Saint-Cloud et l'établissement public territorial Paris Ouest La Défense n'ont pas émis d'avis.

Toutefois, les communes de Chaville et Sèvres ont émis un avis lors de l'enquête publique, qui a été pris en compte dans le cadre de la consultation du public et lors de la synthèse des observations.

2.5 Consultation du public et synthèse des observations

La consultation du public a fait l'objet d'une synthèse des observations par le commissaire enquêteur, qui l'a transmis et présenté au Département le 7 novembre 2019. Le Département a apporté ses réponses dans son mémoire en réponse. Certaines de ces observations et des réponses apportées impliquent des modifications ou des compléments au projet qui seront apportés dans les études opérationnelles à venir, elles sont récapitulées ci-dessous par thème (extrait du mémoire en réponse du Département au commissaire enquêteur).

2.5.1 Les arbres

OBSERVATION N° 1

La plupart des observations s'oppose à l'abattage systématique des arbres. Les arguments sont :

- Les arbres protègent du réchauffement climatique ; par l'importance de leur feuillage notamment les grands arbres, ils donnent une ombre salutaire en période de forte chaleur. Ils contribuent aux échanges thermiques en retenant l'humidité. Ce sont des puits de carbone qui stockent une partie de la pollution atmosphérique. Ils ont un impact évident sur la qualité de vie.
- Les arbres d'alignement sont protégés par l'article L. 350-3 du code de l'environnement qui interdit l'abattage des arbres d'alignement sauf justification, des dérogations pouvant être accordées.
- Les arbres constituent un refuge pour les oiseaux et les chiroptères.
- Ils font partie du patrimoine historique de la Voie Royale. Ils ne constituent pas un mobilier urbain sans valeur ; ils doivent être considérés comme un prérequis dans l'élaboration du projet.
- Le fait de les remplacer par des arbres jeunes même deux fois plus nombreux ne constitue pas une compensation étant donné le temps qu'il faudra à ces jeunes arbres pour atteindre une maturité suffisante.

Plusieurs éléments et objectifs du projet rendent incompatible la position d'une partie des arbres existants. En effet, la réduction de la largeur de chaussée et l'élargissement des trottoirs

existants, la largeur minimum de trottoirs à respecter, les voies d'accès pompier pour les immeubles et la création de pistes cyclables continues impactent le bilan des arbres.

Ainsi, l'élargissement des trottoirs amène à revoir la sécurité incendie des immeubles côtoyant la RD 910, les trottoirs (de la façade d'un bâtiment au fil d'eau) de plus de 8 m nécessitant qu'une voie échelle soit prise en compte. Ce qui implique qu'un espace (un volume) de 4 m de large et de 3,50 m de haut soit dégagé de tout obstacle et que les façades ne soient pas encombrées d'arbre empêchant l'emploi d'une échelle de secours. Ce point a été vu avec la Brigade des Sapeurs-Pompiers de Paris (BSPP) et constitue sa recommandation.

Par ailleurs, l'aménagement conduit à modifier le nivellement de l'espace public, c'est-à-dire à modifier le niveau de la voirie et des trottoirs, pouvant impliquer de surélever les collets des arbres ou à l'inverse, à les enterrer en créant des dépressions. Dans les deux cas, ces modifications de l'environnement immédiat des arbres conduisent, de l'expérience des maîtres d'ouvrage, au dépérissement voire à la mort de l'arbre. En outre, les travaux de déviation des réseaux, qui remanient fortement le sous-sol, nécessitent de l'espace qui est actuellement colonisé par des racines qui, si elles sont coupées, affaiblissent la santé des arbres voire constitue un risque pour la sécurité en les déstabilisant.

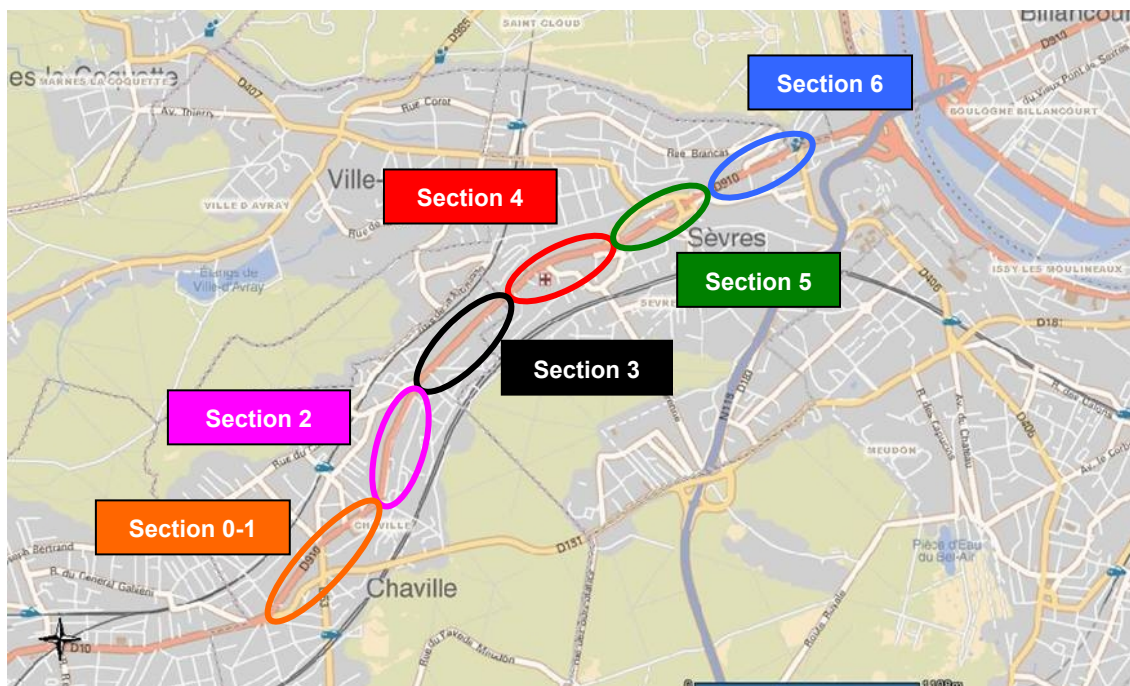
Au-delà de ces aspects et afin de garantir une qualité durable et paysagère au projet, il est proposé un alignement d'arbres qui ne soit pas trop proche des façades afin de ne pas être en port semi-libre (comme actuellement sur certains secteurs) et de garantir un meilleur développement de ceux-ci.

Sur Chaville, les alignements trop proches des façades (concerne surtout l'alignement côté pair entre le cours de Gaulle et l'avenue du beau site) sont donc remplacés par des plantations mises à distance des façades et dont l'inter-distance dans le rang est compatible avec le port de l'arbre et la gestion en port libre.

Sur Sèvres, l'alignement de platanes planté sur terre-plein au centre de la Grande Rue est conservé et complété.

Un mélange d'espèces est prévu afin de garantir une diversité et éviter une sensibilité de l'alignement aux maladies.

Les arbres plantés le long du fil d'eau devront avoir une hauteur minimum pour leur houppier (feuillage) de 3,50 m afin d'être compatible avec le passage des bus, soit des arbres âgés de 17 à 20 ans (d'une hauteur d'environ 5 à 6 m).



Le tableau ci-dessous présente le bilan des arbres impactés par les objectifs d'aménagement du projet (à noter que pour éviter les doublons, si l'arbre a déjà été pris en compte par la ligne du dessus il n'est pas compté dans les lignes en dessous) :

Communes	Chaville			Sèvres			TOTAL
	0-1	2	3	4	5	6	
Sections							
Arbres trop proches façades (- 3,5 m)	35	42	33	0	14	0	124
Arbres sur future voie pompier, ou dans largeur minimum de trottoir	5	18	7	2	0	1	33
Arbres sur future piste cyclable	8	0	2	0	0	7	17
Arbres dans future contre-allée	6	12	0	0	0	0	18
TOTAL	54	72	42	2	14	8	192

Il est à noter que les arbres trop proches des façades, outre le fait que la concertation avait fait ressortir une demande d'éloignement dû à la gêne occasionnée sur les bâtiments, présentent un volume de houppier largement diminué par la nécessité d'un élagage conséquent coté façade par rapport aux arbres du futur aménagement.

Le bilan initial des arbres (avant enquête publique) proposait un abattage conséquent des arbres existants (284), issu des besoins d'aménagement du projet et de la proposition paysagère réalisée pour le projet par l'agence Atelier de paysages. Le tableau ci-dessous présente l'ancien bilan (avant enquête publique) du nombre d'arbres actuels et futurs :

Communes	Chaville			Sèvres			TOTAL AVANT ENQUETE PUBLIQUE
	0-1	2	3	4	5	6	
Sections							
Arbres existants	99	76	50	14	28	52	319
Arbres existants à abattre	99	76	50	11	21	27	284
Arbres existants conservés	0	0	0	3	7	25	35
Arbres projetés	141	102	102	121	92	69	627
Arbres suite au projet	345			317			662

Toutefois, suite à l'enquête publique, le Département propose de revoir ce bilan en s'engageant à ce que les arbres non impactés par les nécessités d'aménagement (Cf. tableau précédent) soient conservés. Le tableau ci-dessous présente le nouveau bilan (après enquête publique) du nombre d'arbres actuels et futurs :

Communes	Chaville			Sèvres			TOTAL APRES ENQUETE PUBLIQUE
	0-1	2	3	4	5	6	
Sections							
Arbres existants	99	76	50	14	28	52	319
Arbres existants à abattre (impactés par les aménagements)	54	72	42	2	14	8	192
Arbres existants conservés (non impactés par les aménagements)	45	4	8	12	14	44	127
Arbres projetés	102	99	95	110	84	54	544
Arbres suite au projet	353			318			671

Le projet prévoit un nombre d'arbres d'alignement supérieur au nombre existant, il y aura une augmentation de 110 % des arbres d'alignement le long de la RD 910.

Le projet aura un impact négatif temporaire direct par la coupe des arbres. Le département a donc décidé de réaliser d'investir dans la plantation d'arbres d'une vingtaine d'années plutôt que dans celle d'arbres jeunes de moins de 10 ans. Cet impact négatif sera donc limité au maximum. De plus, le projet prévoit la plantation de 352 arbres supplémentaires (par rapport à l'existant) ce qui aura un impact positif fort dès leur mise en place.

La majorité des arbres existants ont été plantés en 1980 (élément indiqué dans l'étude phytosanitaire) hormis l'alignement entre la rue des marais et le sentier Castel qui a été planté en 1950. Ce qui donne des arbres d'environ 50 ans (en considérant qu'ils ont été plantés à l'âge de 10 ans) pour la plupart et des arbres de 80 ans pour ceux situés sur la première partie du secteur 1. Selon le tableau précédent, les arbres d'environ 80 ans sont ceux qui peuvent finalement être conservés dans le nouveau bilan établi. De plus sur les 192 arbres prévus d'être abattus dans le nouveau bilan, 124 sont très proches des façades et donc en semi-port libre. Ce qui implique que leur feuillage est à la moitié de leur capacité potentielle.

En appliquant une approche simplifiée du volume de feuillage des arbres, en reprenant la méthode de calcul de l'avis 166 du RE (et de sa pièce jointe), et en considérant les arbres abattus selon le nouveau bilan (192), que la majorité des arbres abattus sont en semi-port libre (124) et le fait que les arbres plantés (544) auront une vingtaine d'année, il faudra entre 15 et 20 ans pour compenser la situation actuelle (en volume de feuillage). Au-delà le projet sera positif par rapport à la situation existante, mais pour être plus précis, il faudrait faire aussi une comparaison avec une évolution de la situation sans aménagement.

Les arbres d'alignement sont effectivement protégés par l'article L 350-3 du code de l'environnement, L'abattage des arbres nécessaire à la réalisation des aménagements du projet fera donc en effet l'objet d'une dérogation.

L'étude faune et flore réalisée dans le cadre de l'étude d'impact a montré que l'ensemble de l'activité des chiroptères et leur lieu de vie se situe au niveau du parc de Saint-Cloud, soit à la limite du projet. Pour autant, les abattages nécessaires seront réalisés dans les périodes de moindre activité faunistique, soit pendant la période hivernale, afin de limiter au maximum les impacts sur la faune. Le Département s'engage à s'appuyer à cet effet sur les compétences d'un écologue qu'il aura requis le moment venu.

OBSERVATION N° 3

Une contribution demande que soit mis en place « *un plan de gestion prévoyant des étapes de renouvellement d'arbres en cohérence avec la conservation et l'amélioration de la végétalisation* » (voir pièce jointe RE 166).

Cette approche d'un plan de gestion et de renouvellement des arbres est un point à développer en relation avec le phasage des travaux, puisqu'effectivement l'ensemble des arbres ne seront pas abattus en une seule fois mais en corrélation avec les phases de travaux.

COMMENTAIRE DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR N° 1

L'abattage des arbres est un sujet très sensible en particulier en cette période de fortes chaleurs où les arbres apparaissent comme une véritable protection. L'étude d'impact évoque les arbres d'alignement dans un sous-chapitre « 5.4.1.1 Analyse bibliographique des habitats naturels et flore », p 309. Les arbres d'alignement n'y sont pas identifiés comme participant aux enjeux écologiques (voir p 328). Concernant les enjeux paysagers, l'étude d'impact n'intègre pas les arbres d'alignement mais fait simplement référence à un espace public hétérogène qui nécessite un travail paysager (p 338).

Dans son avis, la MRAE précise que « la réalisation d'une évaluation écologique de l'état initial ne constitue pas une mesure de suivi des mesures en faveur du paysage et du milieu naturel. » Par ailleurs, elle recommande d'analyser l'impact du projet de l'abattage des 284 arbres d'alignement au regard des enjeux de biodiversité. La réponse du maître d'ouvrage consiste en une analyse phytosanitaire d'ailleurs contestée par une expertise produite par l'association Chaville Environnement. Cette réponse me semble insuffisante. Par ailleurs, je n'ai pas trouvé d'analyse de l'impact de la disparition de ces grands arbres sur les effets de ressenti de chaleur en période de canicule, point qui préoccupe beaucoup les contributeurs à cette enquête.

Enfin, l'article L 350-3 du code de l'environnement semble avoir été méconnu par le maître d'ouvrage. Il n'est pas cité dans la pièce A du dossier, au chapitre des textes spécifiques s'appliquant au projet d'une part et d'autre part ce texte date d'août 2016 et pourtant, le projet qui prévoyait que la moitié des arbres seraient conservés en octobre 2016 n'en conserve plus que 35 (319 – 284).

Le Département réalisera une analyse de l'impact de l'abattage des arbres au regard des enjeux de biodiversité et s'adjoindra à cet effet les compétences d'un écologue pendant les études opérationnelles et les travaux.

Les arbres d'alignement sont effectivement protégés par l'article L. 350-3 du code de l'environnement. Cet article est bien pris en compte par le projet et une dérogation pour l'abattage des arbres sera en effet nécessaire à la réalisation des aménagements du projet. Le Département s'est d'ailleurs conformé à cette obligation à l'occasion d'autres projets d'aménagements routiers sur son territoire. Ainsi pour la requalification de la RD 920 à Bourg-la-Reine, il a obtenu la dérogation prévue à l'article L. 350-3, et les arbres d'alignement abattus dans cette commune sont remplacés.

2.5.2 Les pistes cyclables

OBSERVATION N°9

Les pistes cyclables implantées sur les trottoirs sont considérées comme dangereuses par une grande majorité de personnes, pour diverses raisons :

- le trottoir est le lieu des piétons et il est fréquent que des piétons empiètent sur la piste cyclable sans s'en rendre compte et ce malgré un marquage au sol bien identifiable. De plus les différences de vitesse entre les cyclistes et les piétons sont importantes notamment dans le sens Chaville – Pont de Sèvres où les vélos dépassent sans effort les 25 km/h. Une séparation physique type haie ou bordure suffisamment haute serait nécessaire.
- Les cyclistes ne se déplacent pas à la même vitesse selon leur type de déplacement. Il faut donc qu'ils puissent se dépasser sans risque. Il faudrait alors que la piste cyclable ait une largeur de 2,00 m au lieu des 1,50 m prévus au projet.
- L'exemple de l'aménagement des pistes cyclables sur trottoir réalisé à Viroflay est présenté à plusieurs reprises comme l'exemple de ce qu'il ne faut pas faire, pour les raisons évoquées ci-dessus mais aussi du fait qu'il est toujours encombré, notamment par les poubelles et les étals les jours de marché. En outre, la piste cyclable sur trottoir présente aussi l'inconvénient d'être interrompu par les sorties des passages portes cochères et les traversées de chaussées.

OBSERVATION N° 10

Séparer clairement les circulations cyclistes des autres modes de déplacements piétons et voitures par des délimitations physiques type bordures ou haies et un marquage au sol distinct qui se prolonge dans les traversées de chaussées afin de bien signifier leur continuité aux automobilistes.

En préambule, il est important de rappeler qu'il n'existe pas d'aménagement cyclable idéal et ne présentant aucun conflit et contentant à la fois les cyclistes utilitaires (allant au travail et souhaitant aller vite), les cyclistes de loisirs, et ceux plus occasionnels. L'aménagement dépend du contexte, de la configuration sur site et des largeurs disponibles de façade à façade. Il faut noter que le Département poursuit à la fois un objectif de promotion du vélo pour des déplacements récurrents et des cyclistes avertis mais aussi pour ceux qui circulent avec leurs enfants ou ne circulent pas encore et qui présentent une appréhension forte des conflits avec les automobiles.

Les pistes cyclables sur trottoir sont sources de conflits entre les piétons et les cycles si leur positionnement n'est pas clairement identifié et démarqué par rapport au trottoir dédié aux piétons.

Après un nouvel échange avec des associations cyclistes à l'issue de l'enquête publique, et afin d'éviter cet écueil dans le projet, outre le fait que les pistes cyclables (beiges) seront d'une couleur différente du trottoir (noir) afin de bien les identifier, le maître d'ouvrage s'engage à les déniveler légèrement pour marquer physiquement cette séparation. Par ailleurs, il s'engage également à étudier des trottoirs traversants à l'intersection avec les voies secondaires pour y assurer la priorité des piétons et cyclistes. Au niveau des sites sensibles tel que les écoles, les trottoirs ont été élargis de façon prononcées afin d'éloigner les pistes des façades des bâtiments et de créer des espaces confortables pour les piétons.

En fonction des largeurs disponibles, le Département va étudier l'ajout d'espaces ou d'aménagements (espaces verts supplémentaires par exemple) pour mieux séparer la piste cyclable du reste du trottoir mais aussi examiner la possibilité d'élargir les pistes cyclables à 2 m.

OBSERVATION N° 11

La proposition de piste directionnelle centrale est très souvent mise en avant.

OBSERVATION N° 12

Quelqu'un propose des pistes cyclables unidirectionnelles sur la chaussée, séparées par des bordures.

OBSERVATION N° 13

L'exemple de ce qui a été fait entre le pont de Sèvres et le pont de Billancourt est cité.

OBSERVATION N° 14

Elles peuvent être sécurisées avec un système de vidéo-verbalisation pour les occupations sauvages.

OBSERVATION N° 15

La possibilité de reporter la piste cyclable est évoquée. « *Il est nécessaire pour cela de pacifier la circulation automobile et d'intégrer les circulations douces* » (RE 162). Elles peuvent être séparées par un petit rebord (RE 169). Cette possibilité est présentée également dans la contribution de Mme Candelier conseillère municipale EELV de Sèvres (RE197).

Le Département a étudié la solution d'une piste cyclable bidirectionnelle centrale au milieu de la chaussée.

Une piste cyclable bidirectionnelle pourrait s'entendre si le contexte environnant s'y prêtait :

- pas de nécessité d'avoir une perméabilité avec les logements, bureaux, commerces et équipements de la ville : pour les rejoindre il faut traverser (possible uniquement si des traversées sont organisées (en carrefour, en section courante) mais si le cycliste doit revenir en arrière pour aller à la pharmacie ou à la boulangerie, il sera alors dans la circulation générale (interdiction aux plus de 8 ans de rouler sur le trottoir) ;
- faible pression en stationnement car risque de chevauchement par les voitures (ou alors bordures avec une vue importante) ;
- peu de mouvements de tourne-à-gauche en interdiction (problématique de gestion des entrées-sorties de la piste aux carrefours) sauf à considérer que la piste est prioritaire pour son mouvement direct (gestion par feux, cédez le passage voiture, piste surélevée dans le carrefour vélo).

Il s'agit d'une configuration plutôt accidentogène (traitement des intersections) qui ne figure pas dans les recommandations du CEREMA et qui est d'ailleurs proscrite par le guide rédigé par l'association Paris en Selle (page 69) dont voici un extrait :

« Les pistes bidirectionnelles (ou unidirectionnelles) implantées au milieu de la chaussée sont à bannir. Elles sont anxiogènes et exposent davantage au bruit et à la pollution. Elles sont difficiles d'accès et obligent à traverser la chaussée pour stationner ou accéder aux rues transversales, et la continuité de l'itinéraire cyclable et ses connexions au reste du réseau sont complexes. Cette implantation n'existe pas aux Pays-Bas ou au Danemark ».

Elle pourrait se concevoir en interurbain mais pas en ville.

Toutefois, afin de ne pas préjuger de cette solution, une première approche a été réalisée afin de mettre en avant les avantages et inconvénient de chaque solution, qui est résumée dans le tableau suivant :

RD 910 / VOIE ROYALE					
Analyse des solutions d'insertion cyclable					
CRITERES		SOLUTIONS	Pistes cyclables unidirectionnelles bilatérales sur trottoir	Piste cyclable bidirectionnelle centrale sur chaussée	Bande cyclable sur chaussée
		ASPECTS TECHNIQUE	1- GEOMETRIE	Insertion de la solution dans l'emprise du projet	Insertion possible dans l'emprise du projet
Impact trottoirs	Trottoirs élargis sur l'ensemble du projet - Hormis pour la section 6 où le trottoir côté impair est réduit			Pas de gains de largeur pour les trottoirs par rapport à l'état existant	Pas de gains de largeur pour les trottoirs par rapport à l'état existant
Impact stationnement	Perte de 241 places (soit 28% de l'offre existante).			Perte de 371 places (soit 43% de l'offre existante) L'emprise nécessaire aux solutions piste centrale et bande cyclable impacte les contre-allée et supprime l'intégralité du stationnement du secteur 6.	Perte de 371 places (soit 43% de l'offre existante) L'emprise nécessaire aux solutions piste centrale et bande cyclable impacte les contre-allée et supprime l'intégralité du stationnement du secteur 6.

2-	IMPACT CIRCULATION	Fluidité trafic	Réduction des interactions vélos-voitures sur la circulation	Ajout de phases cycles aux carrefours à feux diminuant la capacité de ces carrefours Réduction des interactions vélos-voitures sur la circulation	Interactions vélos-voitures sur la circulation
		Temps de parcours	Augmentation de 4/5 minutes hors heures de pointe du matin en direction de Boulogne Augmentation de 2/3 minutes hors heures de pointe du soir en direction de Viroflay	Ajout de phases cycles aux carrefours à feux, qui augmentent le temps de parcours par rapport aux deux autres solutions	Augmentation de 4/5 minutes hors heures de pointe du matin en direction de Boulogne Augmentation de 2/3 minutes hors heures de pointe du soir en direction de Viroflay
		Mouvements autorisés	Bande axiale franchissable autorisant les mouvements de tourne à gauche en sortie de parking et autorisant le dépassement si la circulation le permet	Plus de possibilité de dépassement ni de tourne à gauche en sortie de parking sur l'ensemble du linéaire	Bande axiale franchissable autorisant les mouvements de tourne à gauche en sortie de parking et autorisant le dépassement si la circulation le permet
3-	CONFLIT	VELOS / PIETONS	Proximité importante vélos/piétons. Le revêtement différencié permet une bonne compréhension des espaces dévolus à chacun. Risque de débord des cycles sur les trottoirs et des piétons sur les pistes cyclables.	Impact nul en section courante. Impact important lors des traversées piétonnes, obligation de refuges piétons entre la piste et la chaussée. La desserte fine pour les cycles se fait via les trottoirs	Pas d'impact en section courante. Impact possible lors des traversées piétonnes.
		VELOS / VOITURES - BUS	Peu d'interfaces vélos-voitures. Traversées des carrefours le long des traversées piétonnes. Risque de conflit dans les contre-allées	Impact nul en section courante. Impact important aux carrefours où la situation inhabituelle des cycles peut surprendre les véhicules tournant à gauche. Insertion plus difficile des cycles dans le carrefour en cas de changement de direction.	Meilleure signalisation par rapport à l'existant mais proximité importante vélos/voitures et risque de conflit au niveau du stationnement. Risque potentiel d'arrêt irrégulier de véhicules sur la bande cyclable. Conflit avec les bus au niveau des arrêts.
		VELOS / VELOS	Piste unidirectionnelle à 1,50m trop peu large pour doubler ou pour rouler à deux vélos de front. Risque de débord sur le trottoir.	Piste bidirectionnelle à 3 mètres plus propice aux dépassements.	Bande unidirectionnelle à 1,50m ou 2 mètres ne permet pas de rouler à deux de front mais permet de doubler via la chaussée si le trafic le permet
4-	CHEMINEMENT CYCLABLE - Cyclistes en transit	La proximité du trottoir et des entrées charretières créées des interactions plus fréquentes et une vitesse moyenne moindre. Risque de conflit avec les piétons.	La large piste axiale est propice aux cycles en transit.	La proximité des voitures et des entrées charretières créées des interactions plus fréquentes et une vitesse moyenne moindre.	

		Cyclistes pour desserte locale (logements, bureaux, commerces, équipements, stationnement, rues transversales, dépose des enfants à l'école)	Desserte facile des pieds d'immeubles du côté de circulation. Obligation de traverser pour rejoindre l'autre côté de l'avenue. L'environnement sécurisant du trottoir est propice aux familles. Obligation de rouler en file pour ne pas impacter les piétons	L'accès aux rues transversales implique obligatoirement de traverser la chaussée. Faute d'aménagement côté bâti, les derniers mètres vers les commerces/habitations se font hors cheminement cyclable notamment sur le trottoir. L'aménagement large permet plus de latitudes aux familles. La situation axiale n'est pas sécurisante, particulièrement au niveau des carrefours.	Desserte facile des pieds d'immeubles du côté de circulation. Obligation de traverser pour rejoindre l'autre côté de l'avenue. La proximité aux véhicules n'est pas sécurisant pour les familles devant rouler en file. Risque de stationnement de véhicules sur la bande cyclable.
ASPECTS SOCIO-ECONOMIQUES	5- IMPACT PAYSAGER	Réduction de l'emprise de la chaussée et resserrement des deux coteaux limitant l'impact de séparation que crée la RD 910	Emprise de la chaussée moins réduite et la création d'un axe central fermé vient renforcer l'effet de séparation de la RD 910	Emprise de la chaussée moins réduite et réduction du resserrement des deux coteaux limitant l'impact de séparation que crée la RD 910	
	6- SANTE DES CYCLISTES	Exposition moindre au bruit et à la pollution	Exposition importante au bruit et à la pollution	Exposition importante au bruit et à la pollution	
ASPECTS ENVIRONNEMENTAUX	7- BILAN ARBRES	671 arbres dans le projet soit une augmentation de 110% des arbres	489 arbres dans le projet soit une augmentation de 53% des arbres	489 arbres dans le projet soit une augmentation de 53% des arbres	
	8- IMPACT ARBRES EXISTANT	192 arbres existants abattus	175 arbres existants abattus	175 arbres existants abattus	
	9- PERMEABILISATION DES SOLS	Les trottoirs larges permettent de prévoir plus d'espaces verts pour perméabiliser les sols	Les trottoirs non élargis limitent la possibilité de rajouter des espaces verts pour perméabiliser les sols	Les trottoirs non élargis limitent la possibilité de rajouter des espaces verts pour perméabiliser les sols	
	10- INSERTION DU RU DU MARIVEL	Les trottoirs larges permettent d'envisager l'insertion par endroit du Rû du marivel	Les trottoirs non élargis réduisent fondamentalement la possibilité d'insérer le Rû du Marivel	Les trottoirs non élargis réduisent fondamentalement la possibilité d'insérer le Rû du Marivel	
SYNTHÈSE		4	-9	-7	
<p> ■ Impact très négatif (-2) ■ Impact négatif (-1) ■ Impact moyen/neutre (0) </p> <p> ■ Impact positif (+1) ■ Impact très positif (+2) </p>					

L'analyse des avantages et inconvénients de chaque solution met en avant que la solution « piste bidirectionnelle centrale » est meilleure pour les cyclistes en transit mais se fait au détriment des véhicules sur leurs mouvements possibles, leur temps de parcours (mais aussi des bus) et le stationnement, et réduit aussi l'espace dédié aux piétons et aux potentiels espaces qui peuvent être perméabilisés. Cette solution permet de conserver 17 arbres supplémentaires par rapport à la solution « pistes cyclables » mais réduit le nombre d'arbres pouvant être plantés.

L'objectif de l'aménagement étant de promouvoir tous les usages mais non d'en privilégier un particulier. La solution « piste bidirectionnelle centrale » est trop pénalisante pour les véhicules et les bus, sachant que le rééquilibrage des usages a déjà un impact sur les temps de parcours avec la solution « pistes cyclables ».

OBSERVATION N° 16

Le problème du raccordement aux voies existantes est soulevé.

Le projet se raccordera sur les aménagements existants, une réflexion est en cours avec le Département des Yvelines pour le raccordement au-delà de la rue des marais et le raccordement avec le pont de Sèvres pourra s'effectuer avec l'aménagement de la promenade des jardins ou par la rue de la cristallerie et sera prise en compte dans l'aménagement de l'échangeur du pont de Sèvres.

Sur les voies radiales, dès lors qu'un aménagement cyclable existe, il sera raccorde de manière cohérente avec les voies cyclables de la RD910. Il sera par ailleurs étudié, au niveau des insertions des voies radiales, un aménagement en surélévation par rapport à la chaussée présentant une continuité visuelle des pistes cyclables.

OBSERVATION N° 19

Il est aussi relevé le manque de prise en compte du stationnement des vélos.

Le Département ajoutera dans les études opérationnelles l'emplacement du stationnement vélo en concertation avec les communes et GPSO pour que leur positionnement soit le plus adapté aux enjeux et aux besoins locaux.

COMMENTAIRE DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR N°2

Le principe de la piste cyclable sur le trottoir tel que présenté est très contesté. De nombreuses propositions sont avancées, et les associations de cyclistes sont au fait des réalisations mises en œuvre dans des pays voisins qui pourraient s'appliquer ici. L'intérêt marqué pour les circulations douces fait de ce thème un marqueur majeur pour la réussite du projet.

Pas de réponse particulière sur ce commentaire.

En conclusion, si l'aménagement proposé semble être le principe le plus adéquat dans ce contexte, le Département souhaite pour autant recréer un groupe de travail avec les associations cyclistes et les usagers afin d'améliorer l'aménagement prévu lors des études de détails.

En revanche, l'aménagement d'une piste au milieu de la route est exclu, pour les raisons développées ci-dessus.

2.5.3 La circulation des véhicules motorisés

OBSERVATION N° 28

Les feux tricolores devront être synchronisés. Ils ne devraient s'actionner au rouge que suite à appel d'un piéton, ce qui fluidifierait le trafic, surtout que tous les feux de l'avenue sont décalés et qu'un automobiliste passe son temps à attendre. Le temps d'arrêt devrait être minimum.

Les feux de signalisation tricolore de la RD 910 sont gérés en temps réel par le centre « SITER » du département, qui coordonne et synchronise les feux afin d'optimiser et de fluidifier le trafic de la RD 910.

COMMENTAIRE DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR N° 3

J'ai contacté la RATP qui m'a confirmé que l'arrêt du bus en pleine voie est la meilleure solution pour sa bonne marche dans le cas de figure du projet c'est-à-dire la voie unique de circulation.

La question de la circulation des véhicules de secours et des arrêts intempestifs est importante et demande une réponse argumentée.

Au cours de l'enquête, l'idée d'une voie cyclable centrale s'est développée et présentée comme une possibilité pour le passage des véhicules de secours. Cette possibilité me laisse perplexe.

Concernant la circulation des véhicules de secours, le département a consulté la Brigade des Sapeurs-Pompiers de Paris (BSPP) qui a abordé le sujet de *la Défense Extérieure Contre les Incendies (DECI) et des voies échelles*.

Lors de cette consultation la BSPP n'a pas émis d'avis ou de recommandations spécifiques concernant la circulation des véhicules de secours.

La réglementation routière ne prévoit d'aménagement particulier pour la circulation des véhicules de secours, mais impose aux usagers de s'arrêter et de laisser passer les véhicules prioritaires.

La configuration proposée est une configuration relativement classique de voirie que les pompiers et autres véhicules de secours empruntent quotidiennement en milieu urbain sans pour autant être stoppés.

La piste bidirectionnelle cycliste en position centrale ne serait pas utilisable par les circulations des véhicules de secours. En effet, à moins de lui donner une largeur de 5m (ce qui n'est pas possible dans le contexte de la RD 910) tous les cyclistes devront quitter la piste au passage d'un véhicule de secours générant des conflits non gérés et non sécurisés risquant d'être particulièrement dramatiques.

Bien évidemment, la BSPP restera associée à la conception du projet tout au long de sa maturation, au fur et à mesure de l'avancement des études opérationnelles.

2.5.4 Le stationnement

OBSERVATION N° 31

Quasiment toutes les observations regrettent la suppression d'un nombre significatif des places de stationnement :

Cela va pénaliser le commerce. Il faut avoir des possibilités d'arrêts minute à proximité des commerces ;

La RD 910 desservant de nombreux commerces et services de proximité, une attention particulière a été portée à la question du stationnement.

Ainsi, le maximum de places a été intégré dans le projet. Elles seront longitudinales et feront 2 m de large. Leur longueur sera de 5 m lorsqu'elles seront groupées et de 6 m lorsqu'elles seront isolées, de façon à faciliter les manœuvres de stationnement des véhicules.

Le projet amène de manière globale un déficit en place de stationnement, par rapport à la situation initiale avec une perte de 241 places de stationnement sur l'ensemble de la zone d'étude. Soit une diminution de 28 % des places de stationnement sur l'ensemble des deux communes.

L'enquête de stationnement réalisée a permis de confirmer l'offre de stationnement très importante dans la zone. Toutefois, le stationnement occupe une place considérable de l'espace public et peut parfois provoquer une gêne visuelle surtout qu'il ne se fait pas de manière cohérente (multiplicité des types de stationnement sur un même tronçon : stationnement en épi, longitudinal, ...).

Concernant l'occupation du stationnement dans le secteur, on constate que le taux d'occupation varie en moyenne entre 70% à 80%, ce qui confirme que l'offre de stationnement répond en nombre à la demande des usagers.

Toutefois, l'enquête a montré une pratique de stationnement longue sur certains secteurs de la zone d'étude, notamment au centre-ville de Sèvres et Chaville. En outre, le stationnement limité (15 ou 30 minutes) n'est pas respecté. Et que le taux de voiture ventouse (stationnement supérieur à 12h) est d'environ 14% sur le périmètre étudié.

De plus, la rotation ne se fait pas de manière satisfaisante dans le secteur.

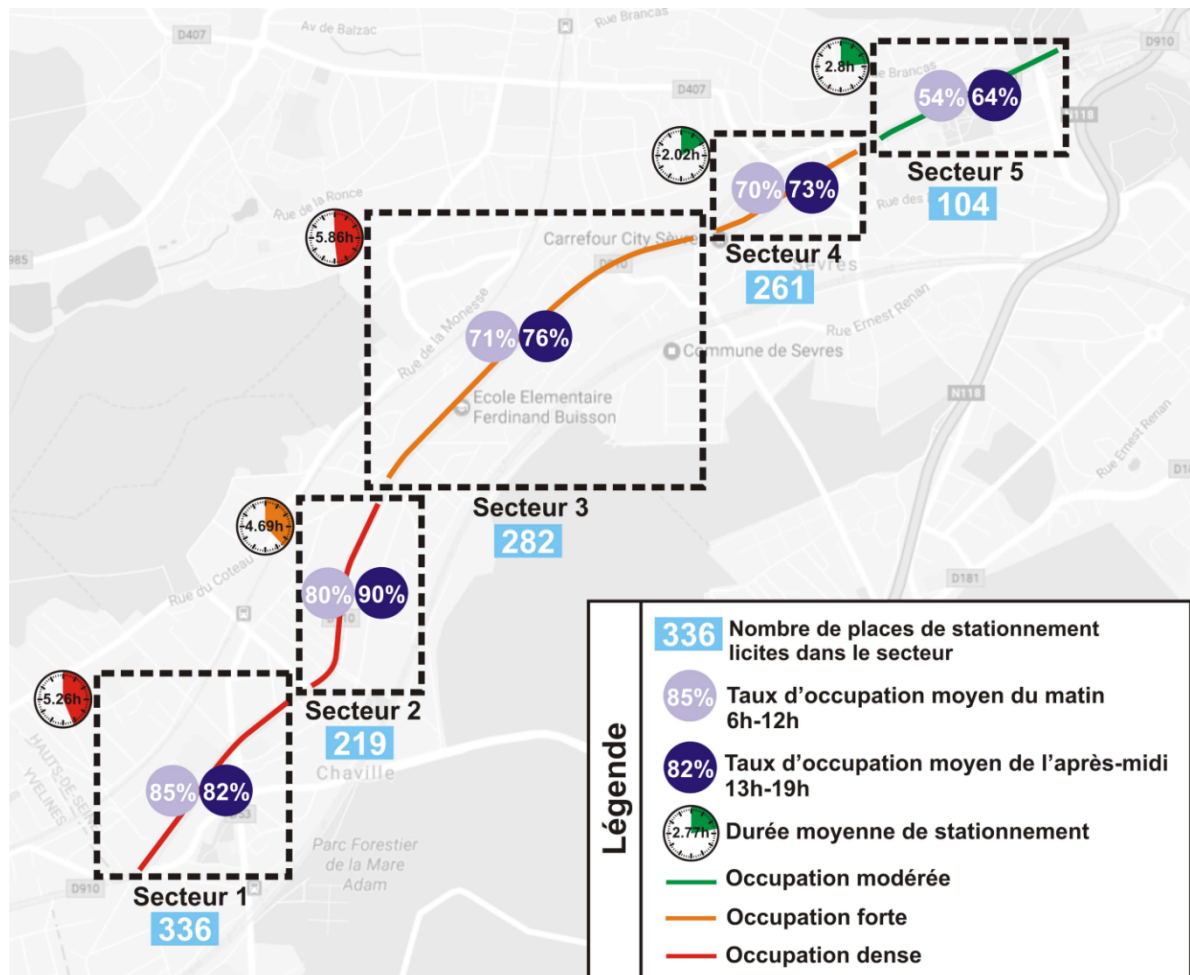
Ce phénomène est plus accentué sur la commune de Chaville où on recense un taux de rotation faible et des durées de stationnement relativement élevées.

Cette tendance de stationnement longue durée met en question l'usage de la place de stationnement sur le secteur (insuffisance d'utilisation du stationnement résidentiel ou des parkings en ouvrage).

Sur certaines zones de commerces, les usagers ont éprouvé des difficultés de stationnement, que ce soit pour trouver une place de stationnement ou pour arriver à la destination finale.

Enfin, des cas de stationnement gênant ont été constatés dans la zone. Il s'agit principalement du stationnement en double-file qui se fait aux abords de l'école (pour les mouvements de pose/dépose des élèves), sur le couloir réservé aux bus sur la RD 910 et sur les emplacements réservés aux cars et aux taxis, ceci crée des perturbations de circulation sur l'axe.

Une politique de stationnement cohérente sur l'ensemble de l'axe doit être mise en œuvre dans le cadre de l'aménagement urbain de la RD 910.



La compétence stationnement ayant été transférée des communes au territoire GPSO, le Département réalisera un travail collaboratif avec GPSO et les communes, pendant les études détaillées, pour que la politique de stationnement corresponde au mieux à l'usage et aux besoins de chaque secteur, notamment au niveau des commerces et la mise en place de stationnement « minute » et « livraison ».

La redistribution de l'espace disponible au profit des circulations douces (cycles, piétons) pour un meilleur partage de l'espace public se fait essentiellement au détriment du stationnement étant donné que la majorité de l'espace public actuel est dédié au stationnement. Ainsi le projet réduit l'espace dédié au stationnement pour augmenter celui dédié aux piétons et créer des pistes cyclables.

2.5.5 Les aménagements

OBSERVATION N° 35

Les trottoirs sont trop larges par rapport au nombre de piétons. Réduire les surfaces imperméabilisées pour les transformer en espaces végétalisés.

Le Département s'engage à étudier la transformation des surlargeurs de trottoirs en espaces verts perméables, pour diminuer l'imperméabilisation des sols et l'aspect minéral de l'aménagement.

OBSERVATION N° 36

Relever la chaussée au franchissement des passages piétons. Cela permet d'affirmer la priorité des circulations piétonnes sur les circulations automobiles tout en créant de fait un ralentisseur. Ce principe peut s'appliquer au croisement des voies sécantes mais aussi aux franchissements de la RD 910 (RE 68).

Comme indiqué dans la réponse à l'observation n°10, cette demande est prise en compte par le maître d'ouvrage, et ce type d'aménagement sera étudié aux intersections avec la voirie locale.

OBSERVATION N° 37

Eviter les pavés dans les zones piétonnes inconfortables pour les poussettes, les talons hauts, les valises à roulettes etc. De plus ce genre de revêtement vieillit mal (RE 73).

Un travail va être réalisé pour déterminer conjointement avec les communes et GPSO les matériaux adéquats pour mettre en valeur les centres-villes tout en garantissant un confort pour les usagers. La proposition de mise en place de pavés n'est pas arrêtée.

OBSERVATION N° 38

Prévoir des zones de repos avec bancs, des sanitaires publics.

Du mobilier urbain sera prévu dans le projet en concertation avec les communes et GPSO afin de déterminer les lieux adéquats pour leur mise en place. Toutefois, la mise en place et la gestion de sanitaires publics ne relève pas des compétences du Département.

OBSERVATION N° 39

Prévoir des revêtements de chaussée antibruit.

La RD 910 est déjà dans une situation sonore bruyante. Le Département réduira l'impact des circulations automobiles sur le plan acoustique par la mise en œuvre d'un revêtement enrobé performant.

OBSERVATION N° 42

Déport du rond-point situé en limite de Sèvres et de Chaville à l'intersection de la Grande Rue et de l'avenue du Beau Site.

Le Département va examiner cette possibilité et la proposer à la commune de Sèvres.

OBSERVATION N° 43

Limiter l'éclairage nocturne, les publicités lumineuses.

Le Département s'inscrit dans les règles posées par l'arrêté du 27 décembre 2018 *relatif à la prévention, à la réduction et à la limitation des nuisances lumineuses*. Notamment, il examinera et proposera à GPSO une gestion de l'éclairage avec coupure ou réduction sur les heures de la nuit (entre 1h et 5h).

OBSERVATION N° 46

Une attention particulière devra être portée à l'aménagement du raccordement avec l'existant côté Viroflay.

Le projet se raccordera sur les aménagements existants, une réflexion est en cours avec le Département des Yvelines pour le raccordement à terme au-delà de la rue des marais.

OBSERVATION N° 47

Le Conseil municipal de Chaville souhaite que les secteurs du centre-ville et de l'Atrium bénéficient d'un revêtement de voie spécifique.

Un travail va être réalisé pour déterminer conjointement avec les communes et GPSO les matériaux adéquats pour mettre en valeur les centres-villes tout en garantissant un confort pour les usagers et un entretien aisé.

2.5.6 L'eau

OBSERVATION N° 49

Concernant le rû de Marivel, il est demandé de le réhabiliter en le faisant ressortir par endroit. Cette demande provient de plusieurs particuliers, d'associations mais aussi des collectivités, la Ville de Sèvres, la Ville de Chaville et la Métropole du Grand-Paris qui a mis la réouverture des cours d'eau à son agenda politique.

Quelques propositions sont avancées :

- faire cheminer ces eaux dans des noues qui marqueraient une délimitation entre la piste cyclable et le cheminement piétons sur les trottoirs ;
- intégrer les cheminements des eaux de source dans les projets communaux ;
- stocker une partie des eaux naturelles et les utiliser pour l'arrosage et le lavage des voiries.

Le Département va étudier la faisabilité de faire ressortir une partie du rû du Marivel ou de ses sources, lorsqu'il croise le périmètre du projet, sans que cela impacte les objectifs du projet. Cette possibilité peut être envisagée, en première approche, dans les secteurs ou les trottoirs ont une surlargeur suffisante.

Toutefois, cette « réhabilitation » amène plusieurs interrogations qui devront être levées avant de poursuivre une étude plus avancée, notamment concernant la gestion et l'entretien d'un tel aménagement, le pilotage et le financement de ces études, le pilotage et le financement des travaux, le besoin de réaliser des procédures administratives et réglementaires complémentaires ou modificatives.

OBSERVATION N° 50

Les eaux de ruissellement de chaussées devraient être envoyées vers ces noues. Elles seraient récupérées dans des avaloirs ou bien à travers les revêtements poreux mis en place sur les trottoirs.

OBSERVATION N° 51

Le fait de se contenter de gérer les eaux de ruissellement en respectant le principe du débit de fuite de 2l /sec /ha n'est pas suffisant. Il faut désimperméabiliser d'avantage. C'est le sens de la nouvelle directive du SDAGE en cours de finalisation. (Registre papier Chaville 31 octobre).

L'aménagement proposé étant relativement dense et dans un espace contraint, la mise en place de système de récupération durables des eaux de pluies en surface (type noues d'infiltration ou bassin) n'a pu être envisagée de façon généralisée.

Toutefois, le Département souhaite transformer les surlargeurs de trottoirs en espaces verts perméables pour limiter les effets de chaleur.

Pour les eaux pluviales de trottoir, le projet prévoit que la pente des trottoirs renvoie ces eaux dans les espaces verts et les fosses d'arbres créés.

Lors des études détaillées, le Département étudiera l'intégration de bassin de stockage des eaux pluviales, en lien avec les services de l'Etat.

La possibilité d'infiltration d'une partie des eaux pluviales, notamment par mise en place de revêtements perméables au droit des places de stationnement des contre-allées, sera examinée dans le cadre des études de détails, sous réserve des capacités d'infiltration des sols. A titre d'information, ces places représentent une surface de 1 780 m².

Selon les conclusions de ces études, la faisabilité technique et réglementaire de ces dispositifs sera déterminée par le Département, en lien avec les services de l'Etat.

OBSERVATION N° 52

Demandes que soient conservées des places de stationnement devant les commerces pour arrêt minute et pour les livraisons.

Des places de stationnement et de livraisons ont été mises en place dans le projet et adaptés aux besoins des commerces. Toutefois le Département souhaite poursuivre le groupe de travail mis en place après la concertation avec les commerçants, afin de voir si des possibilités d'amélioration sont possibles.

OBSERVATION N° 53

Demandes d'indemnisations pour perte de chiffre d'affaires durant et après les travaux, il est même demandé la création d'une commission locale d'indemnisation pour un accompagnement de l'opération par le Fonds d'Intervention pour les Services, l'Artisanat et le Commerce (FISAC).

Le Département a mis au point un guide de bonne tenue de chantier que nous imposons aux entreprises réalisant les travaux. Ce guide donne les recommandations pour réduire au maximum la gêne des travaux sur l'environnement immédiat.

Dans le cas particulier des poussières, un arrosage préventif des sols peut être mis en œuvre, afin de réduire les poussières susceptibles de s'envoler. Le respect de ce guide est un des objectifs contractuels du maître d'œuvre qui suivra au jour le jour les travaux d'aménagement.

Le Département prévoit de limiter au maximum les gênes qui pourront être occasionnées par les travaux et de garantir les accès aux commerces, la circulation routière et la circulation piétonne durant toute la période des travaux.

De plus, les livraisons pourront être maintenues du moment qu'elles restent compatibles avec l'activité du chantier.

OBSERVATION N° 55

Préservation de la visibilité des commerces et maintien de leur signalétique pendant les travaux ;

Durant les travaux, les accès aux commerces et leur signalétique seront maintenus, sauf très ponctuellement et dans ce cas le Département anticipera avec les personnes concernées ce désagrément, afin d'en limiter les effets.

2.6 Rapport et conclusion du commissaire enquêteur

Les enquêtes publiques ont fait l'objet d'un rapport du commissaire enquêteur ainsi que deux conclusions (pour le volet environnemental et le volet parcellaire).

Dans ses conclusions le commissaire enquêteur constate :

- Que les procédures ont été respectées ;
- Que les enquêtes se sont déroulés dans de bonnes conditions et ont été conformes à l'arrêté préfectoral du 3 septembre 2019 ;
- Que le dossier d'enquête était complet, conforme aux dispositions légales, et qu'il était claire et compréhensible ;
- Que la participation du public a été très importante.

Concernant l'enquête environnementale, le commissaire enquêteur a conclu que l'opération envisagée est d'utilité publique et a donné un **avis favorable** sous **trois réserves** et a émis **trois recommandations** :

- **Réserve 1** : Le Département doit obtenir un avis favorable formel de la Brigade des Sapeurs-Pompiers de Paris (BSPP) pour la circulation dans la nouvelle configuration et l'accès aux façades ;
- **Réserve 2** : Les abattages d'arbres d'alignement doivent être autorisés par une dérogation dans le cadre de l'article L 350-3 du code de l'environnement ;
- **Réserve 3** : Le projet devra intégrer le projet de la métropole du Grand-Paris de réouvrir ou cela est possible, la partie canalisée du rû de Marivel ainsi que ses sources comme cela est demandé dans le courrier du 28 octobre 2019 du président de la métropole du Grand-Paris.

Afin de **lever ces réserves**, le Département s'engage à :

- Solliciter un nouveau rendez-vous auprès de la BSPP et obtenir un avis formel de sa part ;
- Constituer un dossier de dérogation pour l'abattage des arbres d'alignement (L. 350-3 du code de l'environnement) et obtenir cette dérogation (comme il l'a fait pour d'autres projets d'aménagement routiers sur son territoire) ;

- Etudier, et le cas échéant mettre en œuvre, la réouverture partielle du Rû du Marivel ou de ses sources dans le périmètre du projet. Cette étude devra être en cohérence avec l'ensemble des objectifs poursuivis et être réalisé en coordination avec la Métropole du Grand Paris (MGP), les communes et l'EPT GPSO.
- **Recommandation 1** : Le commissaire enquêteur recommande que la largeur des pistes cyclables sur trottoir soit portée à 2,00 m ;
- **Recommandation 2** : Le commissaire enquêteur recommande que les concertations avec les parties prenantes soient poursuivies activement ;
- **Recommandation 3** : Le commissaire enquêteur recommande que le Département se fasse assister par un paysagiste qualifié pour l'étude des espaces verts, pour la sélection des essences et des sujets à planter et pour le suivi et l'entretien des plantations et veiller à ce que l'engagement pris dans le cadre de cette enquête sur les gabarits des arbres plantés soit respecté.

Le Département partage ces recommandations. Il étudiera la possibilité d'élargir les pistes cyclables unidirectionnelles à 2 m et l'appliquera lorsque cela sera possible. Le Département mettra en œuvre les deux autres recommandations.

Concernant l'enquête parcellaire, le commissaire enquêteur a donné un **avis favorable** et a émis **une recommandation** :

- **Recommandation 1** : Le commissaire enquêteur recommande la prise en compte des observations déposées notamment la nécessité d'indemniser justement les propriétaires expropriés et de les aider à reloger les locataires dans des logements proches de leur lieu d'habitation actuel ou d'activité pour les commerçants.

Le département mettra en œuvre cette recommandation.

3 Orientations d'aménagement pour la poursuite des études

Au regard des résultats de l'enquête publique (notamment les conclusions du commissaire enquêteur), de l'avis de l'autorité environnementale, des avis des collectivités impactées par le projet, et afin de répondre aux demandes importantes du public et de lever les réserves émises par le commissaire enquêteur, le Département souhaite réaffirmer ses engagements et apporter des modifications au projet d'aménagement sans en altérer l'économie générale.

Le Département réaffirme les engagements pris dans les mémoires en réponse adressés à l'autorité environnementale et au commissaire enquêteur. A ce titre, une étude de perméabilité des sols sera réalisée et un comptage vélos / 2 roues sera réalisé avant et après les travaux.

Ces engagements apportent des compléments au projet ainsi que des modifications, qui sont déclinés dans les paragraphes suivants et constituent les « orientations » du projet. Ces orientations seront intégrées au programme du maître d'œuvre, qui sera désigné pour les études opérationnelles du projet.

3.1 Orientations générales par thématique

3.1.1 Principes généraux d'aménagement

- Le projet doit chercher à limiter l'impact de l'aménagement sur le plan acoustique, voire à améliorer la situation actuelle ;
- Mettre en œuvre un revêtement performant réduisant le bruit, mais à coordonner avec l'EPI 78-92, gestionnaire de la voirie départementale ;
- Privilégier l'utilisation de techniques, matériaux et matériels respectueux de l'environnement, quand cela est envisageable techniquement.

3.1.2 Sécurité incendie (BSPP)

- Assurer la compatibilité de l'aménagement avec les voies échelles et indiquer leurs accès ;
- Conserver les BI existantes et garantir leurs accessibilités aux pompiers pour correspondre à la nouvelle réglementation pour la Défense Extérieure Contre les Incendies (DECI) (nouvel arrêté en date du 5 avril 2017) ;
- Solliciter un nouveau rendez-vous auprès de la BSPP et obtenir un avis formel de sa part.

3.1.3 Les contre-allées

- Proposer aux Maires, détenteurs du pouvoir de police de la circulation en agglomération, de placer les contre-allées en zone de rencontre, afin d'avoir une circulation apaisée et de faire cohabiter les différents usages de manière efficace et sécurisé.

3.1.4 Le stationnement

- Rajouter du stationnement 2 roues / vélos en cohérence avec les usages et avec les possibilités d'intermodalités. Ce sujet sera à traiter en coordination avec les communes et l'EPT GPSO ;
- Conserver les bornes « arrêts minutes » sur Sèvres ;
- Assurer a minima, la mise en place du nombre réglementaire de place PMR dans le projet ;
- Politique du stationnement à étudier avec les communes et l'EPT GPSO. Sur Chaville : proposition de passer le stationnement en arrêt « 30 minutes » et résidentiel le soir, proposition d'aménagement de parking par les communes. Possibilité de généraliser les appareils garantissant les arrêts minutes et de garder le stationnement temporaire gratuit. La politique de stationnement à développer doit être cohérente, correspondre aux usages et aux besoins de chaque secteur et être incitative ;
- Monter un groupe de travail sur le thème « commerces et stationnement » avec les commerçants ou leurs représentants, les communes et l'EPT GPSO. Notamment pour ajuster l'emplacement et le dimensionnement des places de livraison.

3.1.5 Le trafic et la circulation

- La gestion de SITER doit être maintenue pendant la réalisation des travaux y compris par des liaisons provisoires de transmission. Une reprise globale doit être prévue à l'issue des travaux. La modification du profil en travers de l'axe nécessite que les capteurs soient repris et fassent l'objet d'une étude spécifique (nombre et surtout la distance par rapport aux feux) ;
- Mettre en œuvre une coordination des feux qui ne favorise pas la vitesse, mais qui permette de limiter l'impact sur le temps de parcours hors heures de pointes.

3.1.6 Les aménagements cyclables

- Etudier la possibilité d'élargir les pistes cyclables unidirectionnelles à 2 m et le mettre en œuvre lorsque cela est possible ;
- Créer des pistes cyclables sur trottoir ayant un contraste marqué avec le trottoir (sur le revêtement utilisé et sur la couleur) et avec un dénivelé permettant de séparer physiquement cette séparation. La hauteur des vues de bordures le long des pistes cyclables devra être déterminée en concertation avec les associations ;
- Garantir un usage sécurisé de la piste cyclable sur trottoir (zone tampon avec le stationnement, développer des espaces verts entre la piste et le trottoir dédié aux piétons, implantation du mobilier, zone de dépose des bus, des cars ou de livraison, ...) ;
- S'appliquer à bien séparer les pistes cyclables sur trottoir des flux piétonniers en particulier au niveau des écoles ;
- Etudier la mise en œuvre de trottoir traversant avec les voies secondaires et améliorer la gestion de la priorité de la piste cyclable avec les axes secondaires ;
- Améliorer le tracé de la piste cyclable pour limiter le renvoi des vélos dans les contre-allées et améliorer l'insertion des cycles dans les contre-allées ;
- Améliorer les aménagements cyclables au niveau des ronds-points ;
- Assurer les connexions avec les autres voies pour garantir la continuité cyclable ;
- Avoir des entrées et des sorties de pistes cyclables conçues de façon à éviter des pentes trop fortes ou les ressauts et les virages serrés ;
- Rajouter le stationnement vélo (Cf. « stationnement »), les stations « Vélib » et voir avec les communes et l'EPT GPSO la possibilité de mettre en œuvre des abri-vélos ;
- Monter un groupe de travail avec les associations, les communes et l'EPT GPSO.

3.1.7 Le cheminement piéton

- Des barrières de protection des piétons devront ponctuellement être placées de part et d'autre des traversées piétonnes pour guider et sécuriser les flux.

3.1.8 Les transports en commun avec IDFM et la RATP

- Développer l'intermodalité ;
- Voir et intégrer si nécessaire une éventuelle coordination avec la SLT (SITER) pour donner la priorité aux bus (ligne 171).

3.1.9 L'eau

- Etudier, et le cas échéant mettre en œuvre, la réouverture partielle du Rû du Marivel ou de ses sources dans le périmètre du projet. Cette étude devra être en cohérence avec l'ensemble des objectifs poursuivis et être réalisé en coordination avec la Métropole du Grand Paris (MGP), les communes et l'EPT GPSO ;
- Rajouter des espaces verts perméables supplémentaires, tout le long du projet, permettant d'améliorer le potentiel d'infiltration et de récupération alternative des eaux pluviales ;
- Etudier la mise en œuvre de matériaux infiltrant / perméable sous le stationnement des contre-allées. La solution technique sera à définir avec les communes, l'EPT GPSO et l'agence de l'eau ;
- Prendre en compte et étudier le risque inondation et en particulier celui lié au barrage des étangs de Corot (domaine national de Saint-Cloud) ;
- L'aménagement doit être compatible avec les dispositions définies dans le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion de l'Eau (SDAGE) du bassin de la Seine et des cours d'eaux côtiers Normands. Il doit également respecter la réglementation sur l'eau (Directive cadre européenne sur l'eau et la loi sur l'eau et les milieux aquatiques). A ce titre, le dossier loi sur l'eau prendra en compte l'ensemble de ces dispositions.

3.1.10 L'assainissement

- A défaut de possibilité d'infiltration, à démontrer, étudier la mise en œuvre de bassin de stockage des eaux pluviales, afin de limiter les débits de rejet aux exutoires existants, en lien avec la police de l'eau ;
- Renvoyer les eaux pluviales de trottoirs dans les espaces verts et perméables ;
- Développer le principe de pavé enherbé ou similaire pour les zones de passe-pieds.

3.1.11 L'aspect paysagé et architectural

- Intégrer et valoriser les vues sur les sentes et les escaliers le long du projet ;
- Développer les vues sur les jardins résidentiels ;
- Assurer l'intégration des chemins de randonnées (pédestre / équestre) ;
- Avoir un paysagiste qualifié sur le projet pour la cohérence et la vision d'ensemble ;
- Le traitement proposé pour l'ensemble des espaces sera à la fois cohérent, homogène et en respect avec la signification des lieux.

3.1.12 Les espaces verts et les arbres d'alignement

- Conserver le maximum d'arbres existants compatibles avec les objectifs du projet et ayant le potentiel de se développer pleinement (pas trop proches des façades) ;
- Etudier et développer un plan de gestion et de renouvellement des arbres avec une prévision en volume de feuillage par année ;

- Etudier l'analyse de l'impact de l'abattage des arbres au regard des enjeux de biodiversité avec un écologue ;
- Faire des propositions d'essence en cohérence avec l'environnement, adaptée aux changements climatiques et en fonction de leur positionnement (Nord ou Sud) par rapport à l'ensoleillement. Le choix des essences sera déterminé en coordination avec les services spécialisés ;
- Etudier l'élargissement de la base des arbres sans grilles pour développer les espaces verts aux pieds et l'infiltration des eaux pluviales ;
- Développer des espaces verts supplémentaires sur l'ensemble du projet ;
- Disposer des compétences d'un paysagiste qualifié sur le projet, en particulier pour le choix des essences et le suivi de travaux, et d'un écologue pour l'impact faune flore et les mesures de compensation.

3.1.13 Le bruit

- Etudier des solutions permettant de réduire le bruit routier, tout en prenant en compte le trafic attendu, notamment en terme de poids-lourds. La solution proposée devra être validée par l'EPI 78-92, gestionnaire de la voirie départementale.

3.1.14 Le mobilier et les matériaux

- Etudier l'implantation du mobilier en cohérence avec l'aménagement et les usages ;
- Le choix des matériaux et du mobilier devra être fait conjointement avec les communes et avec l'approbation de l'ABF ;
- Les matériaux et des mobiliers retenus devront réduire le bruit, ne pas créer de gêne visuel et permettre un usage adéquat des mobilités ;
- La ville de Chaville souhaite un revêtement spécifique de chaussée au niveau de la mairie et de l'Atrium, à déterminer selon la possibilité de plateau traversant et de la pertinence ;
- La ville de Sèvres souhaite que la pierre mise en œuvre soit du quartzite du Brésil, à déterminer selon le choix des matériaux à retenir, dans le respect de l'enveloppe budgétaire allouée par le maître d'ouvrage à l'opération.

3.1.15 L'éclairage public

- Etudier la gestion de l'éclairage pour limiter l'éclairage nocturne et prendre en compte l'arrêté du 27 décembre 2018 relatif à la prévention, à la réduction et à la limitation des nuisances lumineuses.

3.1.16 Le phasage et le planning

- Etablir le phasage des travaux en fonction du planning établi et de la coordination générale avec les différents projets du secteur.

3.1.17 Les commerces

- Monter un groupe de travail sur le thème « commerces et stationnement » avec les commerçants ou leurs représentants, les communes et l'EPT GPSO ;
- Limiter au maximum les gênes durant toute la période des travaux et garantir les accès aux commerces, mais ne pas prévoir la mise en place d'indemnisations ;
- Mettre en œuvre une clause dans ses marchés travaux pour garantir la visibilité, la signalétique et les accès des commerces durant les travaux ;
- Monter le cas échéant au comité de suivi avec des référents pour le suivi des travaux.

3.1.18 Les travaux

- Veiller à une bonne coordination avec les chantiers et les projets adjacentes ;
- Prendre en compte et anticiper la gestion du chantier et des contraintes de son environnement (proximité d'une école, forte circulation sur la rue, accès des riverains, ...) afin d'impacter le moins possible le trafic et les riverains ;
- Mettre en application les dispositions de l'article 79 de la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte relatifs au réemploi, à la réutilisation et au recyclage des déchets ;
- Porter une attention particulière sur le développement durable en privilégiant les équipements et les techniques de construction respectueux de l'environnement et les moins consommateurs d'énergie ;
- Eviter au maximum les nuisances sonores (décret n°2006-1099 relatif au bruit de voisinage).

3.2 Orientations par secteur d'aménagement

3.2.1 Entre la rue des marais et le carrefour du Puits-sans-Vin

- Conserver le maximum d'arbres existants ;
- Rajouter un place PMR supplémentaire à coordonner avec la commune ;
- Vérifier avec la mairie et les commerçants, la possibilité de mettre la place de livraison pour le tabac dans la route du pavé des gardes, la place de livraison pourra être changé en place de stationnement et élargir le bateau de Midas ;
- Etudier l'insertion d'une place livraison côté Nord en face du garage ;
- Etudier la possibilité d'avoir une contre-allée côté Sud ;
- Etudier la possibilité d'avoir une place de livraison côté Nord en face de l'épicerie ;
- Créer une sortie charretière côté Sud avant la crêperie (sentier Castel). A coordonner avec la commune (création d'une crèche) ;
- Vérifier avec la mairie et les commerçants, la possibilité de mettre la place de transport de fond (carrefour puits-sans-vin) dans l'avenue de la résistance.

3.2.2 Entre le carrefour du Puits-sans-Vin et le cours Général de Gaulle

- Vérifier avec la mairie et les commerçants, la pertinence de la place de livraison en face de la ZAC côté Sud et de l'accès pour le n°1520 ;
- Etudier la mise en place d'un plateau traversant entre le carrefour du puits-sans-vin et la rue Albert 1^{er}.

3.2.3 Entre le cours Général de Gaulle et la rue de la passerelle

- Rajouter des feux à gauche lorsque ceux de droite risquent d'être peu visibles ;
- Rajouter un passage piéton entre le n°964 et le n°980 ;
- Intégrer et coordonner le projet d'aménagement de l'Atrium par la ville. Intégrer et prolonger le plan du projet de l'agence 22 degrés. La limite opérationnelle entre les deux projets se situe au niveau du trottoir actuel, qui correspond au tracé de la piste cyclable. L'entrée de la contre-allée doit être décalée plus en amont et doit permettre de rajouter des déposes-minutes. Etudier la possibilité de réaliser un plateau traversant au niveau de ce parvis. Point à coordonner avec la commune ;
- Conserver les trois places existantes pour les taxis à proximité de l'hôtel Campanile ;
- Rajouter un place réservée « médical » juste après la place de livraison dans la contre-allée ;
- Rajouter des sas vélos au niveau du carrefour avec la rue de la Passerelle.

3.2.4 Entre la rue de la passerelle et la limite avec Sèvres

- Etudier une solution pour conserver les grands cèdres sur le trottoir côté Sud ;
- Intégrer le projet immobilier au 290/288 de la rue Roger Salengro. Nécessité de décaler l'arrêt de bus et de supprimer un accès (sortie charretière) ;
- Vérifier la pertinence de la place autocar côté Nord face à l'épicerie en conflit avec la piste cyclable (suppression ou déplacement) ;
- Recaler la place de livraison côté Nord devant Identicar ;
- Etudier le déplacement du giratoire d'entrée de ville (Cf. secteur suivant).

3.2.5 Entre la limite avec Chaville et la place Gabriel Péri

- Etudier le déplacement du giratoire d'entrée de ville au niveau du carrefour avec l'avenue du beau site, en relation avec la modification de la contre-allée (voir son prolongement sur Chaville) et la mutualisation des passages piétons du giratoire (dans sa configuration en entrée de ville) ;
- Rajouter une sortie de piste cyclable dans le sas en amont du carrefour Gabriel Péri.

3.2.6 Entre la place Gabriel Péri et la mairie de Sèvres

- Développer l'aménagement du trottoir Nord après le giratoire Gabriel Péri pour avoir une place mis en valeur et intégrer plus d'espaces verts ;
- Rajouter une contre-allée côté Sud après le giratoire Gabriel Péri ;
- Vérifier l'implantation et le dimensionnement des places de livraisons en fonction des besoins ;
- Intégrer et coordonner le projet d'aménagement du centre-ville de Sèvres ;
- Revoir la distribution des places de stationnement et leur destination en fonction des besoins et notamment pour les places attribuées à la police ;
- Etudier la possibilité de réaliser un parvis au niveau du carrefour avec la rue Pierre Midrin.

3.2.7 Entre la mairie de Sèvres et l'avenue de la division Leclerc (RD 406)

- Développer l'aménagement devant la mairie en coordination avec la commune et l'EPT GPSO pour avoir une unification avec le parvis du Collège et rajouter des places de stationnement. Reprendre la proposition de l'EPT GPSO sur ce parvis ;
- Intégrer les nouvelles places de stationnement réservées aux taxis, à voir avec la commune ;
- Assurer la liaison du projet avec l'aménagement du restaurant au niveau du SEL par la commune et rajouter le stationnement nécessaire ;
- Améliorer le tracé de la piste cyclable ;
- Etudier la création d'une liaison cyclable avec la RD 406 en direction de la rue de la cristallerie, et dessiner une continuité cyclable sur la RD 910 jusqu'à l'échangeur de la manufacture ;
- Assurer la liaison avec le projet de la promenade des jardins à Sèvres et étudier la possibilité d'élargir le trottoir côté Nord en supprimant la TAG du carrefour.

3.3 Orientations sur le projet

Permis / Autorisation :

- Un permis d'aménager sera à obtenir avec les permis de démolir afférents (périmètre de protection des monuments historiques) ;
- Un dossier de déclaration (ou d'autorisation) au titre de la loi sur l'eau sera à réaliser le cas échéant ;
- Un dossier de dérogation pour l'abattage des arbres d'alignement doit être constitué (L. 350-3 du code de l'environnement) et déposé.

Coordination des projets à proximité :

Le secteur entourant la RD 910 fait l'objet de nombreux projets d'aménagement par les communes, par la société du Grand Paris, par le Département et par des promoteurs immobiliers. Le Département travaille en collaboration avec les différents acteurs aménageant le secteur. Ce travail permet d'intégrer en amont les projets dans l'aménagement de la RD 910, mais aussi de prévoir la coordination à venir sur le phasage des travaux.

L'ensemble de ces projets sont à coordonner et à intégrer dans les études. Une cartographie, un phasage et un document de synthèse sur la coordination des projets du secteur est à réaliser. De plus, les effets cumulés de ces différents projets sont à étudier ainsi que les réductions possibles de ces impacts.

4 Motifs et considérations justifiant le caractère d'intérêt général

Le projet de la « Voie Royale » concilie la qualité du cadre de vie et l'efficacité des déplacements, et s'inscrit dans la politique départementale d'aménagement des voiries, qui préconise le partage entre axes de desserte et espaces pour les automobiles, les transports en commun, les vélos et les piétons.

Les principes d'aménagement retenus consistent notamment à créer une continuité des cheminements cyclables, à favoriser un meilleur partage de la voie au profit des circulations actives (piétons, cycles) et à aménager celle-ci en boulevard urbain en favorisant les transports collectifs et les circulations douces. Ce faisant le projet répond aux objectifs assignés par des documents d'orientation et de planification, en l'occurrence le plan départemental des circulations actives 2014-2020, qui classe la RD 910 comme itinéraire prioritaire, et le plan de déplacements urbains de la région Ile-de-France, dont les principes d'action sont notamment « agir pour une ville plus favorable aux déplacements à pied, à vélo, et en transports collectifs », « le partage multimodal de la voirie » et « son aménagement pour faciliter et sécuriser la pratique du vélo ». Le projet répond également aux exigences législatives (article L. 228-2 du code de l'environnement) prescrivant la continuité des itinéraires cyclables lors de la rénovation des voies urbaines.

Considérant que dans ses conclusions, le commissaire enquêteur considère que l'intérêt général de l'opération projetée est réel, précis et permanent, que les expropriations ne peuvent être évitées, que les précautions nécessaires sont prises et que les avantages de l'opération l'emportent sur les inconvénients.

Considérant que les réponses et les engagements apportés par le Département permettent de lever les réserves émises par le commissaire enquêteur et intègrent les recommandations faites.

Considérant que le projet apporte une plus-value environnementale par l'augmentation du nombre d'arbres d'alignement, par l'engagement du Département d'augmenter la surface des espaces verts, d'intégrer la possibilité de rouvrir le rû du Marivel ou de ses sources, de développer les zones d'infiltration par un travail sur les matériaux perméables.

Selon les motifs et les considérations exposés, le projet répond à des objectifs d'utilité publique ne pouvant être satisfaits par le maintien de la configuration actuelle, et nécessite l'acquisition de 76 parcelles dont une est déjà la propriété du Département. Ces acquisitions concernent 36 parcelles privatives, 23 parcelles appartenant à une collectivité territoriale ou à un établissement public, et 17 parcelles appartenant à l'État. 6 de ces parcelles feront l'objet d'une division en volume.