

Tribunal administratif de Cergy-Pontoise

Préfecture des Hauts-de-Seine

Département des Hauts-de-Seine

**REQUALIFICATION DE LA RD910
SUR LES COMMUNES DE CHAVILLE,
SÈVRES ET SAINT-CLOUD**

Enquête publique environnementale préalable à la déclaration d'utilité publique, conjointe à une enquête parcellaire, concernant le projet de requalification de la RD 910 et sur les communes de Chaville, Sèvres et Saint-Cloud.

Réunion publique d'information

Sèvres 15 octobre 2019

Objet : Réunion publique du 8 octobre 2019

Sujet : Enquête publique du projet d'aménagement de la RD 910

Lieu : Sèvres Espace Loisirs

Membres de la tribune :

- Pierre-Yves GUICE, Directeur Général Adjoint responsable du Pôle Attractivité, Culture et Territoire, Département des Hauts-de-Seine
- Philippe CARON, Directeur des Mobilités, Département des Hauts-de-Seine
- Arnaud POUPLIN Chargé d'opérations, Unité infrastructures routières Département des Hauts-de-Seine

Animateur : Olivier GENEVOIS, Sennse

Commissaire enquêteur : François Huet

Nombre approximatif de participants : environ 150 personnes.

[PRÉSENTATION DU PROJET PAR LA TRIBUNE](#)

Introduction

Monsieur le Maire rappelle que l'avenue de l'Europe a été percée en 1966, c'est-à-dire voici 53 ans. L'espérance de vie d'une nouvelle voie est de l'ordre d'un demi-siècle. Il est donc nécessaire de prendre le temps de perfectionner ce type de projet.

Suite aux épisodes caniculaires de l'été, le Conseil Municipal a émis un vœu pour que la question de l'eau soit intégrée au projet. Actuellement canalisée, l'eau du Rû de Marivel pourrait faire son retour en surface. Cette question, non prise en compte dans le projet initial, pourrait faire son apparition.

Monsieur le Maire invite enfin les Sévriennes et les Sévriens à exprimer leurs remarques au travers du registre qui sera disponible en mairie jusqu'au terme de l'enquête publique.

Le commissaire-enquêteur, François HUET, a été désigné par le Tribunal administratif et rappelle qu'il n'a aucun lien avec le projet. Il pourra recueillir les observations des habitants au travers de cinq permanences. Au terme de l'enquête publique, il remettra un rapport et un avis sur le projet.

Diagnostic et historique du projet par l'équipe du Département

Le diagnostic du projet se caractérise par les éléments suivants :

- Un tissu économique local à valoriser ;
- Une voie peu attractive pour les piétons ;
- Peu d'aménagement pour les circulations actives ;
- Une voie qui manque de cohérence ;
- Un stationnement prédominant ;

- Une circulation plutôt fluide malgré un trafic important.

La concertation préalable menée du 23 mai au 23 juin 2016 a mis en avant les attentes suivantes :

- La réduction de l'impact sur le stationnement ;
- La bonne intégration d'une continuité cyclable ;
- La prise en compte des transports en commun et des commerces ;
- Les aménagements paysagers et la création d'espaces verts ;
- La circulation et le trafic.

De nombreuses études ont été menées depuis la concertation préalable. Les rencontres avec les habitants, les commerçants et les usagers se sont poursuivies en parallèle.

Les ambitions du Département

Le Département souhaite :

- Créer un véritable boulevard urbain intégré dans son environnement, comprenant des aménagements paysagers qualitatifs ;
- Améliorer le partage de l'espace public en faisant la part belle aux mobilités actives (vélo, piétons), en garantissant la circulation des bus et la sécurité de tous les usagers ;
- Assurer et soutenir la vitalité des commerces.

Présentation du projet en vidéo.

Les aménagements de l'opération sur Chaville

Les aménagements pour les modes actifs

Les trottoirs seront élargis de 2 à 5 mètres. De nouveaux passages piétons sécurisés seront mis en place. Des pistes cyclables unidirectionnelles seront créées.

Les aménagements pour les véhicules

Modification de la chaussée pour avoir de façon uniforme une voie par sens de circulation entre Chaville et la mairie de Sèvres, puis conservation de deux files par sens de circulation entre la mairie de Sèvres et l'avenue de la division Leclerc.

Les aménagements pour les bus

La majorité arrêts seront positionnés en pleine voie, afin d'intégrer les bus à la circulation. L'arrêt après l'avenue de la division Leclerc est conservé en évitement avec un couloir d'approche.

Les aménagements paysagers

Des arbres d'alignement seront plantés le long du parcours et accompagnés d'espaces verts. Le nombre d'arbres sera doublé. La gestion des eaux de pluie sera optimisée.

Le réaménagement des carrefours

Différents carrefours seront restructurés.

Le stationnement

Des contre-allées seront reprises ou créées pour rationaliser le stationnement.

Calendrier et modalités de réalisation

La déclaration d'utilité publique est programmée en 2020. Au terme des études, des opérations d'acquisition foncière et de la passation des marchés publics, les travaux devraient débuter dans le courant de l'année 2022. Le projet sera séquencé par tronçons de 2022 à 2026.

COMPTE RENDU DES ÉCHANGES AVEC LE PUBLIC

LA QUESTION DE L'ENVIRONNEMENT

La dimension paysagère

Les arbres, l'eau et l'imperméabilisation du sol

Question : Un habitant s'interroge sur la philosophie du projet, qu'il trouve assez minéral. Une habitante note à ce sujet que les revêtements seront assez largement pavés, ce qui est surprenant alors que le changement climatique renforce le besoin de désimperméabilisation des sols et de rafraîchissement de l'air ambiant.

Réponse : Le Département souligne que le projet ne part pas de rien. Il s'agit de transformer l'existant et de tenir compte des différents besoins. La logique consiste donc à partager l'espace public de manière équilibrée. La largeur de la voie étant limitée, le projet présenté ne saurait répondre entièrement aux attentes de tous les usagers. La philosophie consiste à améliorer le cadre de vie. Le projet amène un investissement substantiel et mobilise très largement les équipes.

L'idée est notamment de donner une plus grande place à l'arbre dans la ville. À Sèvres, le nombre d'arbres triplera. Des bandes enherbées seront positionnées là où cela sera possible, afin de faciliter l'écoulement des eaux et de favoriser les insectes et la petite faune. Prenant note du souhait exprimé par Monsieur le Maire, le Département étudiera la faisabilité du retour de l'eau en ville. Les arbres qui seront plantés seront d'une hauteur de 4 à 5 mètres et seront âgés de 17 à 20 ans, afin que les branches ne soient pas percutées par les bus.

Questions : Un habitant exprime sa perplexité face à la prise en compte des enjeux environnementaux, alors que le projet semble être fait pour favoriser les embouteillages.

Un habitant observe que le visuel compte, sur les surfaces piétonnes, des dalles provoquant une forte réverbération de la chaleur.

Réponse : Le Département explique que le visuel permet d'illustrer les aménagements. Il n'est pas question d'un projet d'architecte. Le choix définitif des revêtements sera traité dans le cadre des études de détail.

Question : Une habitante souhaite néanmoins insister sur l'importance de la lutte contre le changement climatique. Le projet, tel qu'il est présenté, aurait été jugé parfait, voire futuriste, dans les années 1980 ou 1990. Les circonstances ont évolué. Il est nécessaire de désimperméabiliser les sols pour que les eaux puissent s'infiltrer. Le Conseil Municipal a adopté un vœu pour faire ressortir le Rû de Marivel. Le projet

prévoit l'abattage de 284 arbres. À Chaville, selon le diagnostic réalisé par une association spécialisée, seuls 5 arbres seraient dans un état phytosanitaire dégradé. Le Département jugerait de son côté que les arbres de Chaville sont abîmés.

Réponse : Le Département rappelle que le nombre d'arbres sera plus important au terme des travaux. La répartition actuelle n'est pas compatible avec la configuration du projet, en effet dans la future RD910, les alignements d'arbres ne seront pas au même endroit.

Question : Une habitante insiste sur l'objectif de désimperméabilisation des sols. Alors que de nombreux projets d'urbanisme sont menés et conduisent à une perméabilisation des sols, les villes, dont Sèvres, doivent désimperméabiliser davantage les espaces existants. Elle déclare que les Sévriennes et les Sévriens sont favorables à la végétalisation d'une large partie des zones dallées.

Réponse : Le Département assure que le projet inclut une continuité végétale et écologique le long des trottoirs. En outre, le schéma départemental de l'assainissement est en cohérence avec les directives européennes en matière d'écoulement des eaux et prévoit une infiltration à la parcelle. La problématique est largement prise en compte.

Le Département ajoute que les aménagements intègrent de plus en plus de techniques infiltrantes (pavés par exemple).

LES QUESTIONS LIÉES AUX MOBILITÉS : LA VOITURE

La circulation automobile

Question : Un habitant a l'impression que le Département fait le pari que les automobilistes renonceront à leur voiture. Dans un contexte où les véhicules non polluants se développent, la voiture pourrait rester un outil de liberté. Tel que présenté, le projet ne semble pas compatible avec une circulation fluide aux heures de pointe. Une habitante souscrit à cette remarque. Pour elle, il sera très difficile de rallier le pont de Sèvres le matin et d'en revenir en fin de journée.

Réponse : Le Département précise qu'une voie est retirée en direction de Paris entre la place Gabriel Péri et la mairie de Sèvres. Dans l'autre sens, la voie actuelle est large, mais reste une voie unique. À plusieurs endroits, dont à proximité de la mairie, une voie de stockage sera positionnée sur quelques dizaines de mètres.

Le Département signale qu'à Gabriel Péri, le rond-point ne charge pas de voiture allant en direction de Paris. Pour aller vers Paris depuis la Grande Rue, les automobilistes prennent à gauche avant d'arriver au rond-point. La situation est comparable rue Pierre Midrin. Selon sa direction, l'automobiliste prend à gauche s'il va vers Chaville ou emprunte le rond-point du 8 mai 1945 s'il va vers Paris.

Question : Un habitant n'a pas l'impression que le Département fasse reposer sa vision sur les flux réels. Un autre habitant juge que la logique exposée par le Département est correcte, mais ne peut pas affirmer que la réalité sera conforme à la théorie.

Réponse : Le Département estime important d'insister sur l'objectif d'équilibrage entre les mobilités. Chacun peut vivre la mobilité de manière différente. La mobilité renvoie à la marche à pied, au vélo, aux transports en commun, mais également à la voiture. Il n'est pas question de mener une politique anti-voiture. La voiture elle-même peut être appréhendée de différentes manières : véhicule individuel, autopartage, taxis et VTC, etc. Des études de circulation et des modélisations ont été réalisées pour évaluer les impacts potentiels du projet. Contrairement aux idées reçues, la circulation automobile sur la RD910 diminue légèrement depuis un certain nombre d'années. Entre Viroflay et Paris, le temps de parcours sera

rallongé de 4 à 5 minutes. Dans l'autre sens, il sera rallongé de 2 à 3 minutes. Ces valeurs s'entendent hors heures de pointe. Pendant les heures de pointe, le temps de trajet ne devrait pas augmenter.

Le projet de sens unique des rues du Beau Site et du Parc Cheviron

Question : Un habitant intervient au nom des riverains des rues du Beau Site et du Parc Cheviron. Ces riverains sont opposés au passage à sens unique et sont plus nombreux que les personnes ayant validé cette disposition. Ils demandent la réalisation d'une autre consultation. Le sens unique contraindra les riverains à un grand circuit avec trois feux rouges et viendra aggraver les embouteillages. Les riverains, ayant signé une pétition, demandent que le projet de sens unique soit revu.

Réponse : Le Maire fait valoir que le projet de mise en sens unique des rues du Beau Site et du Parc Cheviron a fait l'objet de 164 réponses positives. Toutefois, le projet est ajourné, le temps de reprendre la concertation. Il souligne que les réponses positives ont été plus nombreuses que les réponses négatives.

Le stationnement dans les contre-allées

Question : Une habitante constate que les possibilités de stationnement à proximité de l'hôpital et de la maison de retraite sont pratiquement réduites à néant.

Réponse : Le Département signale que les contre-allées permettront de compenser la perte de places de stationnement à d'autres endroits. Les capacités de stationnement sont donc redistribuées.

LES QUESTIONS LIÉES AUX MOBILITÉS : LE VÉLO, LES PIÉTONS ET LES TRANSPORTS EN COMMUN

La voie cyclable

Question : Une habitante remarque que la piste cyclable s'arrête après la Division Leclerc et s'interroge sur les conditions de circulation jusqu'à Boulogne-Billancourt.

Réponse : Le Département précise que cette absence de continuité s'explique par les contraintes d'espace. À partir de la mairie de Sèvres, il est nécessaire de positionner deux voies pour les voitures. À partir de l'avenue de la division Leclerc, l'espace disponible ne permet pas d'ajouter une piste cyclable. Une alternative sera proposée par la promenade des jardins, c'est-à-dire un cheminement devant être créé le long du domaine de Saint-Cloud et du domaine du musée de la céramique. Une autre alternative visera à prévoir une continuité cyclable au niveau de la rue de la Cristallerie.

Question : Une habitante s'inquiète du positionnement de la piste cyclable sur le trottoir. La différenciation avec le reste du trottoir est insuffisante. Cette cohabitation avec les piétons lui semble très dangereuse.

Réponse : Le Département note en effet que les usages sont multiples. Les personnes allant travailler à vélo sont demandeuses de voies rapides. Leurs préoccupations ne sont pas les mêmes que celles des habitants voulant se promener ou aller faire des courses. Des conflits d'usage sont donc possibles. Il est très difficile de concevoir un aménagement permettant de répondre à l'ensemble des usages.

Le Département précise que les cyclistes ont été consultés en amont. Une idée n'a émergé que récemment et vise à aménager une piste bidirectionnelle au milieu de la chaussée. Cette option reste à étudier.

Question : Un habitant, représentant une association de cyclistes de Chaville, se prononce pour l'aménagement d'une piste bidirectionnelle centrale.

Réponse : Le Département confirme que cette option sera étudiée. Il existe une vraie piste de réflexion, mais que le risque d'impacter la circulation automobile et devra aussi être pris en compte.

Les aménagements réservés au bus

Questions : Un habitant s'inquiète pour la circulation des bus, lesquels seront intégrés à la circulation automobile sur une seule voie. Il prend pour exemple le boulevard Vincent Auriol à Paris. Sur une seule voie, cette circulation est très difficile et les bus se retrouvent ainsi peu utilisés.

Un habitant s'interroge sur l'abandon du projet de voie centrale réservée aux bus.

Un autre habitant note que si les bus seront ralentis en étant intégrés à la circulation, leur arrêt viendra bloquer la circulation des voitures et des véhicules d'urgence.

Réponses : Le Département signale que le projet compte de nombreux passages piétons protégés par des feux, ce qui est de nature à séquencer l'écoulement du trafic. Ces petites retenues viendront limiter les ralentissements provoqués par l'arrêt des bus. Il convient d'ajouter que le positionnement en pleine voie concerne deux arrêts sur l'avenue de l'Europe. L'un de ces deux arrêts pourrait d'ailleurs être déplacé et positionné sur un tronçon à deux voies.

Question : Une habitante dit avoir abandonné le bus et se trouve contrainte de se rendre à pied au Pont de Sèvres, qu'il pleuve ou qu'il vente. De nombreux habitants renoncent à prendre le bus, mode de transport de plus en plus inconfortable.

Réponse : Le Département précise que le projet a été concerté avec IDF Mobilités et la RATP, et que par ailleurs l'aménagement du site propre réservé au bus nécessiterait, sur la majorité du tracé, des acquisitions foncières. Le maire de Sèvres ajoute qu'une demande de passage à des véhicules articulés pour la ligne 171 a été déposée auprès d'Île-de-France Mobilités.

Les véhicules d'urgence

Question : Une habitante s'interroge sur la circulation des véhicules d'urgence, notamment aux heures de pointe.

Il n'est pas apporté de réponse à cette question.

La sécurité des piétons

Question : Un habitant s'inquiète de la sécurité des piétons, dans un contexte où de plus en plus de véhicules (voitures, motos, trottinettes électriques) passent au rouge.

Réponse : Le Département précise que les questions en lien avec le civisme et le respect du Code de la route vont bien au-delà du projet de réaménagement de la RD910.

Global

Observations : Une habitante a l'impression que le projet ne satisfait personne ni les automobilistes ni les usagers des transports en commun ni les cyclistes. La suppression des couloirs de bus est contre-productive.

Les cyclistes, produisant des efforts, sont contraints dans leurs déplacements. Le projet doit être revu dans son ensemble. En l'état, il n'a aucun sens.

Une autre habitante invite le Département à faire preuve d'ambition et à présenter un projet exemplaire pour la voie royale. Les arbres doivent être conservés. Le Rû de Marivel doit revenir à la surface. Les pistes cyclables doivent être aménagées de sorte à supporter la hausse tendancielle du nombre de cyclistes. Dans un monde où tout change, il faut savoir s'adapter au futur.

LES ACQUISITIONS FONCIÈRES

En réponse à un habitant, le Département confirme qu'aucun bâtiment n'est impacté à Sèvres hormis le SEL. Sur Sèvres, le projet constitue l'occasion de traiter des parcelles de trottoir ou de voirie qui n'ont jamais été régularisées par le cadastre.

LA SITUATION DES COMMERCES

Question : Un habitant fait part de son attachement au développement des commerces, c'est-à-dire l'un des objectifs majeurs de la Ville. Il demande au Département de tenir compte de cet aspect. Les Sévriens et les habitants des villes voisines doivent pouvoir se garer pour faire leurs courses.

Réponse : Le Département assure qu'il tient compte des objectifs de la Ville de Sèvres en matière de dynamisme commercial.

Questions : Une commerçante s'interroge sur l'impact des travaux en termes de circulation et d'accessibilité aux commerces.

Une autre habitante s'inquiète pour la vitalité du centre-ville et le dynamisme des commerces. Tous les Sévriens ne peuvent pas circuler à vélo. Il est donc nécessaire de penser le stationnement et l'accessibilité des commerces de centre-ville. Une partie de la ville est située sur des coteaux. Leurs habitants ne peuvent pas descendre en ville et remonter à vélo avec des packs d'eau.

Réponses : Le Département tient aux commerces et à la vie locale. Dans le cadre des études de détail, un travail sera conduit avec les commerçants au sujet des places de stationnement et des emplacements de livraison, comme cela est le cas à Chaville. Pour les commerces, la période la plus critique sera celle des travaux. Tout sera mis en œuvre pour assurer leur accessibilité. Le Département précise en réponse à une question qu'une trentaine de places seront supprimées au niveau du centre-ville. Toutefois, une trentaine de places sera récupérée au sein du parking Saint Romain. Enfin, un travail sera réalisé par la commune pour optimiser l'octroi de cartes de stationnement aux professionnels.

CONCLUSION

Monsieur le Maire remercie l'équipe du Département pour l'attention portée aux remarques et suggestions des habitants.

Le commissaire-enquêteur prend acte de l'intérêt exprimé par cette enquête publique. Cela montre l'intérêt de cette démarche qui participe au souhait souvent exprimé de démocratie participative. Il encourage chacun à prendre connaissance des observations déposées et de s'exprimer sur le projet.

François Huet

Commissaire-enquêteur

A handwritten signature in black ink, consisting of several overlapping loops and a long horizontal stroke extending to the right.