

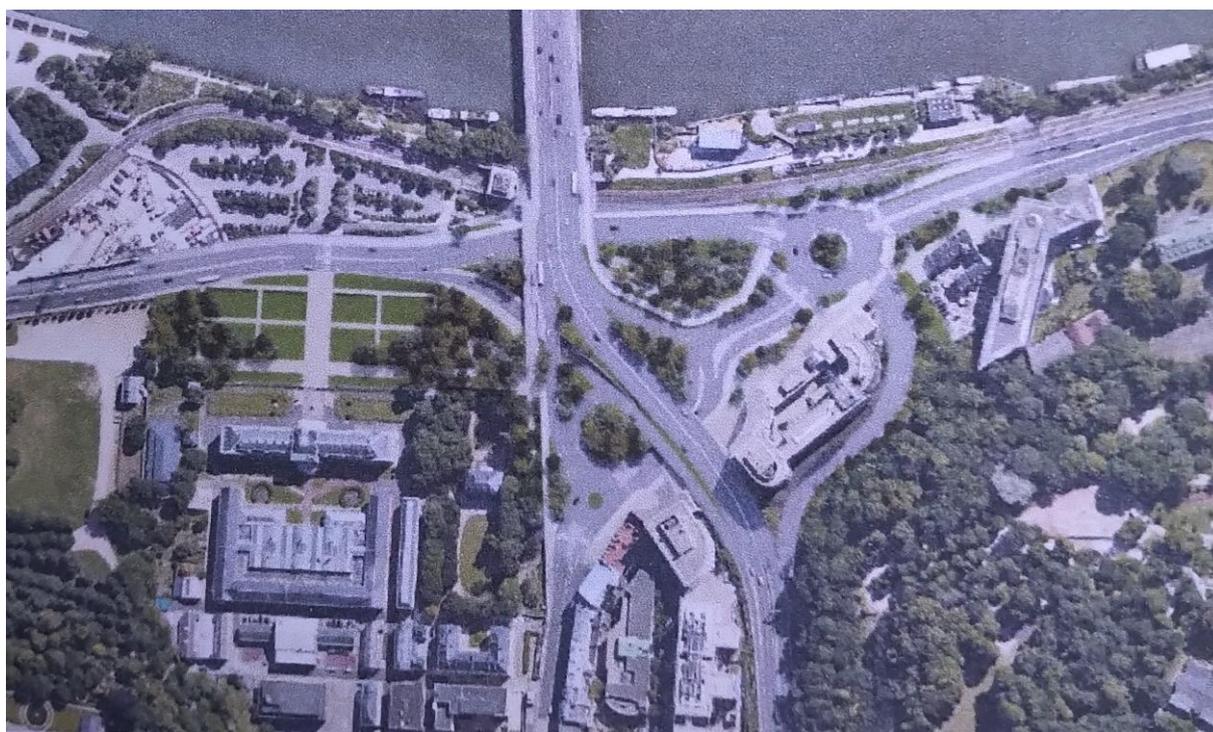
DEPARTEMENT DES HAUTS DE SEINE

ENQUETE PUBLIQUE

RELATIVE AU PROJET D'AMENAGEMENT DE L'ECHANGEUR DE LA MANUFACTURE DE SEVRES AU BENEFICE DU CONSEIL DEPARTEMENTAL DES HAUTS DE SEINE

DOCUMENT 1 : RAPPORT DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

DOCUMENT 2 : CONCLUSIONS MOTIVEES ET AVIS



Enquête Publique du 11 septembre 2023 au 11 octobre 2023
Commissaire Enquêteur : Adrian BOROS

DOCUMENT 1
RAPPORT DU COMMISSAIRE ENQUETEUR
SOMMAIRE

1. PRESENTATION GENERALE DU PROJET.....	page 04
1.1. Périmètre de l'opération.....	Page 04
1.2. Historique du projet.....	page 05
1.3. Objet de l'enquête publique.....	page 08
1.4. Cadre juridique et réglementaire.....	page 10
2. LE DOSSIER DE L'ENQUETE PUBLIQUE.....	page 10
2.1. Composition du dossier d'enquête.....	page 10
2.2. Contenu et analyse du dossier d'enquête publique.....	page 11
3. ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE.....	page 17
3.1. Désignation du commissaire enquêteur.....	page 17
3.2. Information du public	page 17
3.2.1 Concertation préalable.....	page 17
3.2.2 Publicité dans la presse.....	Page 18
3.2.3 Affichage public.....	page 18
3.2.4 Consultation du dossier.....	Page 18
3.2.5 Informations dématérialisées.....	page 19
3.2.6 Dépôt des observations.....	Page 20
3.2.7 Autres informations au public.....	page 20
3.2.8 Autres sources documentaires.....	Page 21
3.3. Réunions et visites.....	page 21
3.4. Déroulement de l'enquête.....	page 23
4. PARTICIPATION DU PUBLIC	page 24

5. PV DE SYNTHÈSE, MÉMOIRE EN RÉPONSE ET ANALYSE	page 25
5.1. Thème 1 : Circulation des vélos et relation piétons/vélos.....	page 27
5.2. Thème 2 : Durée et nuisances du chantier.....	page 35
5.3. Thème 3 : Accès au 18/24 rue Troyon.....	page 36
5.4. Thème 4 : Coût du projet.....	page 37
5.5. Thème 5 : Circulation voitures et transports en commun.....	page 37
5.6. Thème 6 : Environnement et biodiversité.....	page 42
5.7. Thème 7 : L'accès à l'île de Monsieur.....	page 46
5.8. Thème 8 : L'ascenseur.....	page 46
5.9. Thème 9 : Avis défavorables ou réservés.....	page 47
5.10. Thème 10 : Avis favorables.....	page 48
5.11. Questions diverses.....	Page 49
5.12. Tableaux synthétiques des observations.....	page 50

1. PRESENTATION GENERALE DU PROJET

1.1. PERIMETRE DE L'OPERATION

L'opération faisant l'objet de la présente enquête publique s'inscrit approximativement dans un triangle dont la base est constituée par la Seine, et les côtés par la Cité de la Céramique, la Manufacture de Sèvres et le Domaine de Saint Cloud, d'un côté, et le bâtiment de la Cristallerie et le Parc de Brimborion, de l'autre côté. Dans ce triangle se concentre un nœud viaire très important assurant l'intersection avec plusieurs voies structurantes de la partie Ouest de la région Ile de France.

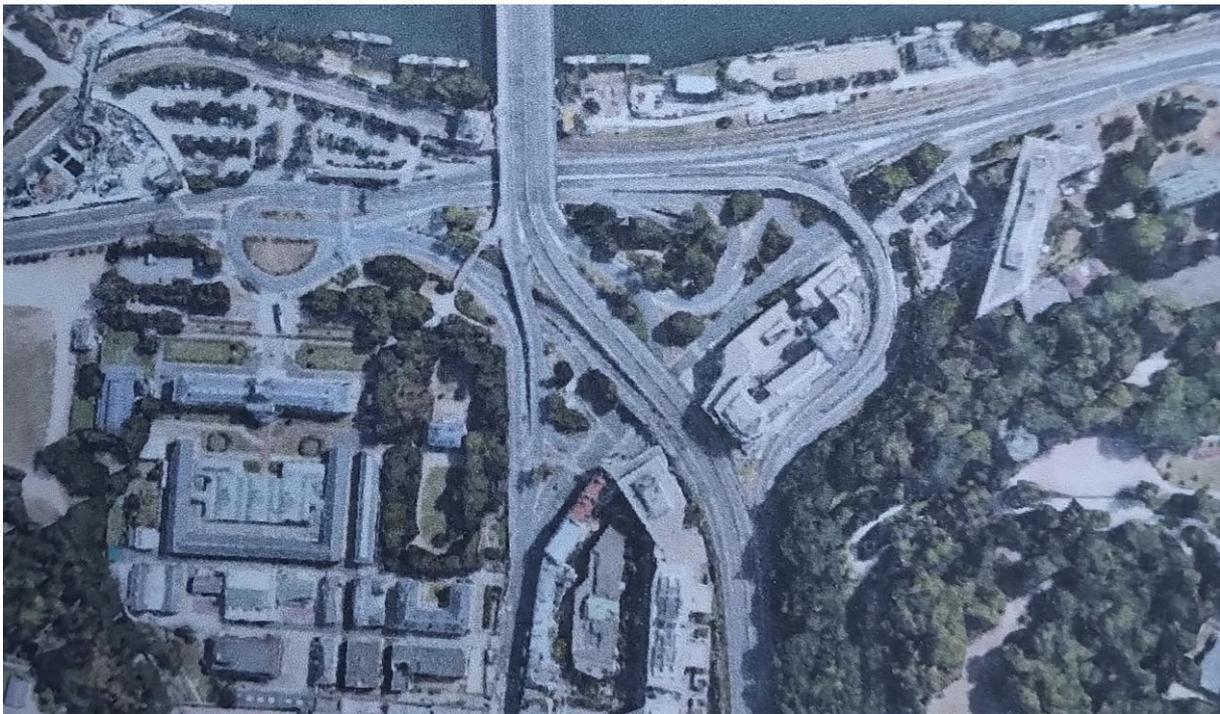
Du point de vue administratif le périmètre de l'opération se situe dans le département des Hauts de Seine, sur la commune de Sèvres, qui fait partie de l'Etablissement Public Territorial « Grand Paris Seine Ouest » (GPSO, territoire métropolitain T3 dont le siège est à Meudon).



1.2. HISTORIQUE DU PROJET

Ainsi que cela est indiqué ci-dessus, dans le périmètre de l'opération se situe l'échangeur de la Manufacture de Sèvres, nœud routier qui compte environ 280.000 passages de véhicules par jour (chiffre sur le site du CD 92), et qui assure l'interconnexion entre plusieurs axes importants :

- La RD 7, voie qui longe la Seine du nord au sud (de Villeneuve la Garenne jusqu'à Issy les Moulineaux)
- La RD 910, Grande Rue de Sèvres, axe structurant de la commune de Sèvres, assurant la liaison entre Paris, Boulogne-Billancourt au nord-est, et Versailles, au sud-ouest.
- La RN 118 qui permet l'accès depuis le Pont de Sèvres vers le Petit Clamart et Vélizy et ensuite vers la A 86 et la A 10.



Situation actuelle de l'échangeur de la Manufacture de Sèvres

Le périmètre considéré concentre par ailleurs plusieurs sites d'intérêt historique, patrimonial, culturel ou de loisirs : ainsi la future Cité musicale de l'île Seguin, le Parc Nautique de l'île Monsieur, les berges de Seine, le Domaine de Saint Cloud, la Cité de la Céramique, le Parc Brimborion.

Le secteur a été réaménagé à plusieurs reprises pour intégrer des passerelles piétons et pistes cyclables restant cependant essentiellement prévu pour faciliter une fluidité de la circulation automobile. Conçu et réalisé dans les années 1960, sa « lisibilité » est difficile du fait de la superposition de plusieurs niveaux de voirie.

L'évolution des pratiques de mobilité concernant les déplacements urbains et de proximité (le vélo et la marche à pied), ainsi que l'arrivée de plusieurs moyens de transport en commun (tram T2, ligne 15 du GPE), qui nécessitent une restructuration de ce nœud routier et une requalification de l'espace public, ont conduit le Conseil Départemental, gestionnaire des voies départementales concernées, en accord avec l'Etat, d'envisager une reconfiguration de ce site. Ainsi, se sont succédé les phases d'étude, les démarches administratives et réglementaires suivantes :

- 2009 : Réflexions sur l'amélioration du fonctionnement du carrefour de la Manufacture de Sèvres
- 2011/2012 : études de faisabilité et consultation des partenaires publics et privés
- 1^{er} semestre 2013 : concertation préalable (exposition, maquette, réunion publique)
- 2^{ème} semestre 2013 : réalisation par le CD 92 d'une étude d'impact
- 2^{ème} semestre 2014 : avis n° 2014-47 de l'Autorité Environnementale sur cette étude et réalisation de la 1^{ère} enquête publique
- 2^{ème} semestre 2015 : délibération du CD 92 actant, sur la base de l'article L 126-1 du Code de l'Environnement, la Déclaration d'Intérêt Général du projet (octobre 2015)
- 2^{ème} semestre 2020 : délibération du CD 92 actant la prorogation de la DIG du projet (septembre 2020)
- 2^{ème} semestre 2020 : réunions avec le Collectif Vélo IDF
- 1^{er} semestre 2021 : présentation de demandes complémentaires du Collectif Vélo IDF
- 1^{er} semestre 2022 : dépôt de l'étude d'impact actualisée auprès de la DRIEAT en vue de l'obtention d'un 2^{ème} avis de l'Autorité Environnementale
- 2^{ème} semestre 2022 : dépôt au CNPN du dossier de demande de dérogation (concernant la destruction partielle d'habitats d'oiseaux et chiroptères) ; dépôt et obtention du permis d'aménager (PA), délivré par la mairie de Sèvres ;
- 1^{er} semestre 2023 : avis délibéré n° 2022-120 de l'Autorité Environnementale sur l'étude d'impact actualisée

En ce qui concerne la position de la ville de Sèvres par rapport à ce projet, on peut noter le fait que cette opération est déjà très présente dans le PLU révisé de 2015 tant dans le PADD (Projet d'Aménagement et Développement Durable) que dans la première des OAP (Orientation d'Aménagement et de Programmation).

Ainsi le PADD en fait mention dans plusieurs de ses objectifs. Il est indiqué dans le PADD, dans le chapitre « *Conforter et améliorer la qualité des espaces publics* » : *Dans la perspective d'offrir des lieux collectifs qualitatifs et conviviaux et de faciliter les déplacements, Sèvres souhaite conforter et améliorer la qualité de son réseau d'espaces publics. Selon leur localisation, les espaces publics sévriens présentent des caractéristiques propres devant faire l'objet d'aménagements adaptés : - Le long des axes principaux (RD 910, RD 7), très routiers et peu praticables pour les déplacements doux, la reconquête des espaces publics doit être recherchée au travers d'un meilleur partage de la voirie et du réaménagement des espaces au profit des piétons et de modes de circulation doux (vélos, ...).*

Et également dans le chapitre « *Requalifier les entrées de ville* » : *La réfection de ces axes, programmée par le Conseil Départemental des Hauts-de-Seine, sera l'occasion d'améliorer la sécurité et le confort des sévriens, tout en composant un paysage urbain plus qualitatif. Les requalifications de la RD 7 et de l'échangeur de la Manufacture, menées par le Conseil Départemental des Hauts-de-Seine, prévoient des aménagements visant à faciliter les déplacements des usagers et à fluidifier la circulation à proximité du Pont de Sèvres. Ces aménagements offrent ainsi l'opportunité d'apaiser l'entrée de ville située en limite de Boulogne-Billancourt.*

Enfin, dans le chapitre « *Ouvrir la ville sur le fleuve* » : *Si la Seine est un atout paysager pour la ville de Sèvres, elle reste, à certains endroits, peu accessible et peu visible du fait des différentes coupures physiques barrant l'accès aux berges (échangeur de la Manufacture, ...). Il est aujourd'hui nécessaire d'y maintenir des espaces ouverts afin d'organiser un paysage urbain tourné vers le fleuve.*

Dans le cadre des OAP on peut lire la volonté de la ville de voir aboutir ce projet :

- « *Réaménager l'échangeur de la Manufacture*
- *Simplification de la bretelle de la RN 118*
- *Simplification des accès et bretelles depuis et vers la RN 118*
- *Diminution de l'espace réservé à la voirie au profit des espaces publics et des espaces paysagers* »

1.3. OBJET DE LA PRESENTE ENQUETE

L'enquête publique a pour objet d'assurer l'information et la participation du public, ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers lors de l'élaboration des décisions susceptibles d'affecter l'environnement (Code de l'Environnement L 123/1). Par ailleurs, il s'agit d'apprécier les impacts du projet et évaluer si les impacts négatifs ont été supprimés ou réduits et compensés de façon suffisante.

La présente enquête publique concerne le réaménagement de l'échangeur routier de la Manufacture de Sèvres et elle porte essentiellement sur les aspects liés à l'impact des travaux de réorganisation de cet échangeur sur le milieu aquatique.

En effet, l'opération programmée à cet endroit a déjà fait l'objet d'une enquête publique en 2013/2014 (enquête qui avait donné lieu à un avis favorable accompagné de plusieurs réserves et recommandations). En 2014, au stade des études préliminaires et suite aux concertations menées dans le cadre du projet avec les services de l'Etat (DRIEA, DRIEE), il apparaissait que le projet était soumis au régime de la Déclaration au titre de la rubrique 3.2.2.0 relative aux mouvements de terres effectuées dans le champ d'expansion des crues (surface soustraite inférieure au seuil des 10 000 m²), et dans ce cas, il n'était pas nécessaire d'organiser une enquête publique au titre de la loi sur l'eau.

Cependant, durant les années 2020/2022, les études détaillées de la maîtrise d'œuvre ont confirmé la nécessité de soumettre le projet à une autorisation environnementale, d'une part au regard du Code de l'environnement, article R214-1, au titre de la loi sur l'eau, et plus précisément sur les remblais du projet en zone inondable (rubrique 3.2.2.0. car le remblais dans le lit majeur concerne finalement une surface de 16.624 m²), et d'autre part en raison d'une dérogation sollicitée par le porteur du projet au regard du Code de l'Environnement, article L 411-2 par rapport à la législation relative aux espèces protégées : il est envisagé la destruction ponctuelle d'individus et habitats notamment de chiroptères.

Enfin, en complément à l'impact « loi sur l'eau » et à la dérogation ci-dessus précisée, des modifications ont été apportées au projet d'origine qui sont mineures à l'échelle du projet et de plus, vont dans le sens des observations faites lors de la 1ère enquête mais qui forcément, n'avaient pas été soumises à enquête publique. Ces derniers éléments ainsi que la mise à jour de l'étude d'impact et le nouvel avis de l'Autorité Environnementale avec le mémoire en réponse correspondant, ont conduit le Conseil Départemental des Hauts de Seine, porteur du projet, à engager les démarches nécessaires à l'organisation d'une 2^{ème} enquête publique.

Dès l'origine du projet et déjà présents dans la 1^{ère} enquête publique, 3 thèmes majeurs étaient poursuivis :

- Faciliter les déplacements en mode actif (piétons, vélos)
- Améliorer la sécurité routière en général
- Mettre en valeur le patrimoine architectural, historique et paysager

Ces thèmes sont déclinés dans le projet dans de nombreuses actions dont les principales sont:

- La suppression du viaduc de sortie de la RN 118 et son remplacement par une bretelle de sortie aplanie
- La suppression du passage souterrain sur la RD 7
- La suppression du giratoire devant la Cité de la Céramique
- La création de 2 nouveaux giratoires à feux, dont un en sortie de la RN 118
- L'amélioration des pistes cyclables existantes et création de nouvelles pistes
- L'amélioration des itinéraires piétons (élargissements des trottoirs, création de nouvelles traversées pour piétons, mise en accessibilité à l'attention des PMR)
- L'installation d'ascenseurs pour accéder aux quais du tram T2 depuis le pont de Sèvres

Entre le projet présenté fin 2013, lors de la 1^{ère} enquête publique, et le projet présenté dans le dossier de la 2^{ème} enquête, en septembre 2023, quelques modifications et améliorations ont été apportées et pour tenir compte des observations qui avaient été formulées. Ainsi, il est prévu notamment:

- L'augmentation de près de 50% de la capacité de stockage des eaux pluviales : à l'origine il était prévu 2 bassins enterrés de 210m³ et 810m³ ; le nouveau projet prévoit 2 bassins enterrés de 107m³ et 1232m³ et 4 noues ouvertes de 150 m³.
- La création d'une « promenade des jardins » (hors projet), dissociée de l'itinéraire cyclable
- La création de quelques places de stationnement de courte durée le long de la rue Troyon et sur le parvis du Musée de la Céramique
- La prolongation de l'alignement d'arbres existants, sur le parvis du Musée
- La suppression pour raisons de stabilité de l'ouvrage, du tunnel piétons et cycles sous la RN 118

Le dossier présente également le planning prévisionnel des travaux. L'opération est programmée à partir d'avril 2024 pour un achèvement fin juillet 2028 et une mise en service en 2029 (Pièce D, page 37). 13 phases de travaux sont identifiées, chacune faisant l'objet d'un descriptif détaillé.

Enfin, le coût de l'opération est estimé (Pièce D, page 36), en phase Avant-Projet (AVP), à 43,58 M€ HT (valeur février 2017), dont 11,50 M€ HT pour les aménagements et travaux liés à l'environnement : 5,2 M€ assainissement, 5 M€ aménagements qualitatifs et 1,3 M€ pour les aménagements urbains (Pièce F, page 10).

1.4. CADRE JURIDIQUE ET REGLEMENTAIRE

Cette enquête s'appuie sur plusieurs textes réglementaires dont notamment :

- le Code de l'Environnement, articles L 123-1 à L123-18 et R 122-9, R 123-1 à R 123-27 qui fournissent les détails de la procédure d'enquête publique environnementale.
- Le Code de l'Environnement, articles L 214-1 à L 214-11 et R 214-1 à R 214-56 qui fournissent la nomenclature des installations, ouvrages, travaux et activités soumis à autorisation ou à déclaration.
- Le Code de l'Environnement, articles L 181-1 à L 181-32 relatifs à l'autorisation environnementale.
- Le Code de l'Environnement, articles L 122-1 à L 122-3-3 et R 122-1 à R 122-15 relatifs aux études d'impact.

2. LE DOSSIER DE L'ENQUETE PUBLIQUE

2.1. COMPOSITION DU DOSSIER D'ENQUETE

Le dossier soumis à la présente enquête est constitué de 12 documents (en format A3) reliés séparément totalisant 1245 pages. Les documents sont identifiés par des lettres de A à G, les documents E et G étant décomposés respectivement en 4 et 3 documents indépendants. Les contenus de ces dossiers sont les suivants :

- PIECE A : Objet de l'enquête avec informations concernant les textes juridiques et administratifs (14 pages)
- PIECE B : Le plan de situation (3 pages)
- PIECE C : Plan d'aménagement du projet (4 pages)
- PIECE D : Notice explicative du projet(41 pages)

Dossier d'autorisation environnementale au titre de la loi sur l'eau :

- PIECE E1 : Etudes d'incidence loi sur l'eau (301 pages)
- PIECE E2 : Mise à jour de l'étude d'impact (572 pages)
- PIECE E3 : Dossier dérogation CNPN (101 pages)
- PIECE E4 : Résumés non techniques des études d'impact (43 pages)

- PIECE F: Avis de l'autorité environnementale n°2 et mémoire en réponse (41 p)

Annexes :

- PIECE G1 : Déclaration d'intérêt général 2015 et 2020, et permis d'aménager (14 pages)
- PIECE G2 : Phasage des travaux et étude des circulations (96 pages)
- PIECE G3 : Concertation avec les associations cyclables (15 pages)

2.2. CONTENU ET ANALYSE DES PIECES DU DOSSIER

- PIECE A : Objet de l'enquête. Ce document :
 - a) indique l'objet de cette enquête,
 - b) détaille les procédures qui ont été engagées dans la démarche (la déclaration d'intérêt général (DIG), la demande d'autorisation environnementale, le diagnostic d'archéologie préventive, la consultation de l'Architecte des Bâtiments de France (ABF), au titre des monuments historiques, la consultation du Préfet au titre des sites inscrits et la consultation de la Commission Départementale Nature, Paysages et Sites (CDNPS), au titre des sites classés, le dépôt et l'obtention du Permis d'Aménager (PA),
 - c) rappelle le déroulement de la 1^{ère} enquête relative à ce projet,
 - d) présente la composition du dossier d'enquête,
 - e) énumère également les textes qui régissent l'enquête et enfin,
 - f) fait l'historique du projet

- PIECE B : Le plan de situation. Sur une photo aérienne du secteur on visualise l'ensemble du périmètre du projet.
- PIECE C : Le plan d'aménagement . 2 plans constituent ce dossier : un premier plan présentant le projet au stade des études préliminaires en 2013 et indiquant les principes d'aménagement retenus, un second plan, qui date de 2023, détaillant l'évolution du projet depuis 10 ans.
- PIECE D : Notice explicative du projet : ce dossier relate l'origine du projet, les objectifs poursuivis, la réflexion issue des concertations qui ont eu lieu, l'évolution du projet et les modifications introduites entre 2011 et 2023, les mesures d'insertion environnementale et enfin, le coût estimé des travaux.
- PIECE E1 : Etude d'incidence loi sur l'eau. Pièce essentielle du dossier d'enquête, le dossier contient essentiellement un résumé non technique, une description détaillée du projet retenu avec le phasage et la gestion prévisionnelle du chantier, analyse de l'état initial du site et les incidences du projet. L'ensemble est accompagné des notes de calcul correspondantes. Ce dossier fournit en particulier des éléments concernant la gestion des eaux pluviales du secteur, après ses nouveaux aménagements avec détail des noues et des ouvrages de retenue .
- PIECE E2 : Mise à jour de l'étude d'impact. Ce dossier, comme le précédent, comporte en premier, un résumé non technique. Ce résumé contrairement au précédent, intègre la totalité du projet tandis que celui présenté dans le dossier « loi sur l'eau » concerne plutôt les aspects liés à cette composante de l'opération. Le dossier contient ensuite essentiellement, une appréciation de l'impact du projet sur le milieu naturel et une description du projet. L'étude d'impact d'origine n'a pas été refaite en totalité mais mise à jour par rapport à la situation de 2013. Pour mettre en avant les modifications, les compléments d'informations et les évolutions de cette étude, le porteur du projet indique que ces renseignements sont portés en couleur vert dans le corps du document.
- PIECE E3 : Dossier dérogation CNPN. Il s'agit du dossier présenté par le porteur du projet au Conseil National de la Protection de la Nature (CNPN) pour demander une dérogation concernant la possibilité, dans le cadre du projet d'aménagement envisagé, de détruire ponctuellement des habitats d'espèces protégées (oiseaux et chiroptères). Le CNPN est un organisme placé auprès du Ministère de la Transition Ecologique et parmi ses missions on trouve celle d'étudier les demandes de dérogation liées à ce type d'opération.

Les travaux projetés concernent une douzaine d'espèces d'oiseaux listés dans l'arrêté du 6 janvier 2020 qui impose qu'en cas de risque de destruction de leur habitat, une demande dérogation doit être formulée auprès du CNPN. Le dossier de demande de dérogation, déposé en novembre 2022, fait état des mesures compensatoires envisagées.

- PIECE E4 : Résumés non techniques Ce dossier contient 2 résumés : celui relatif à l'étude d'impact et plus précisément à l'étude d'impact mise à jour pour les besoins de cette enquête, et le résumé non technique concernant les études d'incidence en lien avec la loi sur l'eau.

- PIECE F : Avis de l'autorité environnementale n° 2 et mémoire en réponse L'Autorité environnementale précise que son avis n'analyse que les éléments complémentaires et modificatifs à l'étude présentée en 2013 et ne revient pas sur l'avis déjà formulé en première instance, il y a 10 ans. Les avis de l'autorité environnementale et les réponses du maître d'ouvrage portent essentiellement sur : la contextualisation, le phasage et les procédures du projet, l'analyse de l'étude d'impact modifiée (itinéraires cyclables, mesures ERC, suivi du projet). Il est précisé (page 5), que pour identifier les extraits de l'étude d'incidence « loi sur l'eau » il faut suivre les indications en couleur violette, et pour ce qui concerne les extraits de l'étude d'impact, il faut viser la couleur verte.

- PIECE G1 : Déclaration d'intérêt général et Permis d'Aménager Le cahier contient 3 documents : la DIG de 2015 prise à la suite de la 1^{ère} enquête publique, la prorogation de cette DIG en 2020 et la copie du Permis d'Aménager, autorisation qui s'appuie sur le Droit de l'Urbanisme (art. R 421-20 et R 421-21) et qui est exigée dans certains cas quand les aménagements projetés se trouvent dans un périmètre protégé des monuments historiques. La DIG de 2015 rappelle les conclusions du commissaire enquêteur et notamment ses réserves et recommandations. La position du porteur du projet par rapport à ces conclusions est également présentée : sur les 4 réserves (réalisation d'une piste cyclable monodirectionnelle sur le trottoir Nord du pont de Sèvres, revoir le dessin des pistes cyclables, conserver un parking devant la Cité de la Céramique et sauvegarder un maximum d'arbres sur l'esplanade de la Cité de la Céramique), aucune ne semble avoir une réponse clairement favorable et en ce qui concerne les 9 recommandations (évacuation des déblais par barges, sauvegarder un maximum de plantations, poursuite des négociations avec le Domaine de Saint Cloud pour l'ouverture du Jardin du Potager, installation d'un parking sécurisé pour vélos près du

parking T2, création d'un couloir bus descendant la Grande Rue sur 100m, installation feux clignotants durant les heures creuses en entrées et sorties des futurs ronds-points, créer une aire de dépose-minute le long de la RD7, installer quelques places de parking courte durée le long de la rue Troyon, étudier le dessin des espaces en pied d'immeubles de la rue Troyon), une seule reçoit une réponse clairement favorable (le parking sécurisé pour vélos).

- PIECE G2 : Phasage des travaux et étude des circulations. Deux aspects importants du projet sont traités dans ce cahier : d'une part il est vérifié et présenté la capacité des véhicules à grand gabarit (convois exceptionnels, pompiers, bennes d'évacuation de déchets, bus articulés, etc), d'emprunter les ronds-points et itinéraires tels qu'ils sont projetés, et d'autre part, le cahier fournit le phasage de l'opération avec les itinéraires de déviation par phase de chantier. L'opération est répartie en 13 phases avec un début de travaux annoncé dans le dossier en avril 2024. La présentation prend également en compte les travaux des « concessionnaires des réseaux publics (gaz, eau, électricité, télécommunications, etc), rendus nécessaires par la réalisation du projet. De très nombreux schémas et croquis complètent cette présentation et facilitent la compréhension de l'opération.

- PIECE G3 : Concertations avec les associations de cycles : ce volume fournit des éléments concernant les échanges entre, d'une part, la maîtrise d'ouvrage et la maîtrise d'œuvre, et d'autre part, avec le « Collectif Vélo IdF ». 3 pièces sont versées dans ce dossier : le compte-rendu de la réunion du 25/09/2020 (rédigé par ARTELIA, maître d'œuvre), le rapport des demandes complémentaires (rédigé par le Collectif Vélo IdF le 15/02/2021) et une Note d'Information relative aux aménagements cyclables (rédigée par ARTELIA) et qui semble avoir été présentée en réunion le 15/06/2022. Il résulte que le Collectif Vélo IdF avait formulé un certain nombre de demandes auxquelles se rajoutaient 8 autres points énumérés dans leur « Rapport de demandes complémentaires » du 15/02/2021. Il apparaît dans la réponse d'ARTELIA du 15/06/2022 qu'il y a au moins 2 points qui n'ont pas été traités : la demande d'avoir systématiquement un rayon de giration de 3m minimum lors de changements de direction et la sécurisation des traversées de voies à leur jonction avec des ronds-points. Sur ce dernier détail l'association explique qu'en particulier, pour un des ronds-points, la sortie de voie pour les voitures, est régulée par un feu tricolore mais en entrée, depuis le rond-point, rien ne protège les cyclistes. ARTELIA fournit en revanche des détails concernant les améliorations qu'elle a apporté au projet dans le sens de la visibilité, la continuité des trajets et la sécurité des cyclistes.

Commentaire général sur le dossier d'enquête La lecture du dossier d'enquête permet de constater la richesse et l'abondance des informations fournies. Il apparaît que ce dossier a été monté avec beaucoup d'attention, de professionnalisme et technicité. Cependant je dois constater l'absence d'adéquation avec un dossier destiné à une consultation par un public non professionnel et non « averti ». Il résulte clairement que ce dossier, dans sa présentation à l'enquête publique, est conforme à l'analyse qui doit être pratiquée par les organismes techniques et administratifs mais en revanche difficilement exploitable et assimilable en état par des administrés novices dans les domaines évoqués. Le dossier n'atteint donc pas son objectif et sa mission d'information. Ainsi, il me semble :

- en PIECE C : à côté des plans projet « version 2013 » et « version 2023 » il manquait un « état actuel », à la même échelle et avec le même graphisme, qui aurait permis de comparer les 3 situations
- en PIECE D on constate que la complexité de l'opération a conduit le maître d'ouvrage à répartir le chantier en 6 étapes, 17 actions d'aménagement et 13 phases opérationnelles (page 37). Pour la bonne compréhension il aurait été intéressant peut-être de rajouter ici (ou en pièce G2), un planning « chemin de fer » pour avoir une lecture simplifiée du déroulement du chantier.
- la PIECE E3 : concerne la dérogation au titre de la CNPN mais il n'apparaît pas de façon claire qu'il s'agit du Conseil National de la Protection de la Nature (rattaché au Ministère de la Transition Ecologique) et que c'est en vertu d'un arrêté du 6/01/2020 que sa consultation a été rendue obligatoire en cas de projet qui entraînerait destruction de certaines espèces d'oiseaux et de leur habitat (ce qui est le cas pour le présent projet).
- la PIECE E4 indique en préambule, page 8, que « les études détaillées ont confirmé la nécessité de soumettre le projet à une autorisation environnementale... et plus précisément sur les remblais du projet en zone inondable... », mais sans expliquer le contenu de la rubrique 3.2.2.0 et son impact sur l'obligation d'une autorisation environnementale (un renvoi entre PIECE E4 et PIECE D, pages 28/33, aurait facilité la compréhension du problème). Sur la même page on indique également comment est traitée la surface du projet par rapport aux eaux pluviales (41,6% par infiltration et 58,4% par rejet dans le réseau EP), mais sans préciser si il s'agit d'une amélioration ou une aggravation de la situation existante, ce qui, in fine, rend l'information sans grand intérêt. Enfin, l'explication de l'utilisation de

plusieurs couleurs pour les textes n'est pas clairement fournie : le noir, le vert et le bleu ?

- en PIECE G1 on utilise tantôt le terme « déclaration d'intérêt général » (DIG) et tantôt le terme « déclaration de projet » ce qui peut facilement induire en erreur en imaginant 2 procédures distinctes, sans préciser qu'il s'agit de la même démarche du Code de l'Environnement décrite à l'article L 126-1. Ce cahier aurait gagné à être accompagné par une note en préambule expliquant pourquoi a-t-on dû réaliser la DIG de 2015, pourquoi son renouvellement en 2020, et pourquoi une nouvelle DIG en 2024 après la 2^{ème} enquête publique (renvoi à la PIECE D , page 37). Enfin on n'explique pas non plus pourquoi on doit déposer un permis d'aménager (PA).

- en PIECE G2 : on lit (page 9/50), que les comptages de trafic datent de 2011 et on peut s'étonner que ces données n'ont pas été actualisées. Une mise à jour a bien été faite (pièce F, page 33) mais on peut regretter qu'en l'absence d'un « guide de lecture » du dossier d'enquête, il faille parcourir les 1200 pages du dossier pour réunir et faire le lien entre toutes ces informations.

- en PIECE G3 : on peut regretter l'absence d'un tableau synthétique indiquant les demandes formulées par les cyclistes, les demandes acceptées, les demandes refusées et pour ces dernières, les raisons de l'impossibilité de donner satisfaction aux propositions.

- de manière générale : on peut regretter l'utilisation de très nombreux acronymes (un lexique à l'attention des administrés aurait été utile pour expliquer : NRE, PRE, PAE, PSGN, CNPN, DRIEE, DRIEAT, etc), et l'évocation de toutes les procédures administratives et différents termes techniques, sans aucune présentation/explication des termes et des démarches (ex : utilisation des termes DIG et déclaration de projet sachant qu'il s'agit de la même procédure, absence d'explication claire pour comprendre la nécessité d'une enquête environnementale complémentaire « loi sur l'eau », l'ambiguïté de la présentation de la présente enquête qui indique que « cette consultation ne requestionne pas l'opportunité du projet » ... et qu'elle « a pour objet d'améliorer et d'affiner le projet »). Enfin, l'objet effectif et ultime de cette enquête publique reste pour l'administré assez flou et imprécis.

3. ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE

3.1. DESIGNATION DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

Pour les besoins de cette enquête publique Monsieur le Président du Conseil Départemental des Hauts de Seine avait adressé le 9 mai 2023 une demande de désignation d'un Commissaire Enquêteur à Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Cergy-Pontoise, cette demande ayant été enregistrée le 23 mai 2023 **(pièce jointe n° 1)**.

Par décision n° E23000035/95 du 5 juin 2023 Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Cergy-Pontoise m'a désigné comme Commissaire Enquêteur. **(pièce jointe n° 2)**.

L'arrêté d'ouverture de l'enquête est établi et signé le 10 août 2023, par le Président du Conseil Départemental des Hauts de Seine : il prescrit l'ouverture de « la seconde l'enquête publique dite environnementale au bénéfice du Conseil Départemental des Hauts de Seine concernant le projet d'échangeur de la Manufacture de Sèvres au droit de la RD7 X RD910 X RN118 ». L'arrêté indique essentiellement que le porteur du projet est le Conseil Départemental des Hauts de Seine et que l'enquête se déroule du lundi 11 septembre 2023 à 8h30 au mercredi 11 octobre 2023 à 17h30 inclus. **(pièce jointe n° 3)**.

3.2. INFORMATION DU PUBLIC

3.2.1. Concertation préalable

L'opération a fait l'objet d'une large concertation en amont de la 1ère enquête publique. Cette concertation s'est déroulé du 4 mars 2013 au 5 avril 2013 et était accompagnée d'une part, d'une exposition comprenant des panneaux d'information et une maquette, et d'autre part, de la mise à disposition de dépliants explicatifs. La concertation a été par ailleurs précédée de la distribution d'un questionnaire, sur le site de la future opération, entre le 19 et le 21 février 2013. Enfin, une réunion publique avait été organisée à Sèvres, le 26 mars 2013. En complément de cette concertation, des échanges plus précis et détaillés se sont tenus avec les associations de cyclistes dont celle du 25 septembre 2020 qui a donné lieu à un compte-rendu joint au dossier d'enquête.

3.2.2. Publicité dans la presse

L'avis annonçant la présente enquête (**pièce jointe n° 12**), a fait l'objet d'une insertion réglementaire dans la presse.

Avant le début de l'enquête :

- a) Dans LE PARISIEN édition 92, le mardi 22 août 2023 (**pièce jointe n° 4**)
- b) Dans LES ECHOS, le mercredi 23 août 2023 (**pièce jointe n° 5**)

Après le début de l'enquête :

- a) Dans LE PARISIEN édition 92, le mardi 12 septembre 2023 (**P.J. n° 6**)
- b) Dans LES ECHOS, le mardi 12 septembre 2023 (**pièce jointe n° 7**)

3.2.3. Affichage public

- Sur le site et aux alentours du futur chantier (30 points d'affichage) : l'affichage fut assuré par la société PUBLILEGAL et confirmé par 3 constats effectués par l'Etude JUDICIUM, commissaires de justice :
 - Avant le début de l'enquête, le 24 août 2023 (**pièce jointe n° 8**)
 - Le premier jour de l'enquête, le 11 septembre 2023 (**pièce jointe n°9**)
 - Après la clôture de l'enquête, le 12 octobre 2023 (**pièce jointe n°10**)
- Sur les panneaux administratifs de la mairie de Sèvres et confirmé par un certificat d'affichage en date du 18 octobre 2023, signé par Monsieur Cédric Sirugue, Directeur général des services (**pièce jointe n° 11**)
- Une publicité supplémentaire a été assurée à l'initiative du Conseil Départemental par la mise à disposition dans le hall de la mairie de 2 panneaux d'information/exposition, présentant le projet et l'objet de l'enquête.

3.2.4. Consultation du dossier d'enquête

Conformément à l'article 4 de l'arrêté du Président du Conseil départemental des Hauts de Seine du 10 août 2023, un dossier d'enquête était à la disposition du public à la mairie de Sèvres, 54, Grande Rue, et ce, pendant toute la durée de l'enquête. Les pièces du dossier étaient consultables aux heures habituelles d'ouverture au public :

- Le lundi de 8h30 à 12h30 et de 13h30 à 17h30
- Le mardi de 12h00 à 17h30
- Le mercredi de 8h30 à 17h30
- Le jeudi de 8h30 à 12h30 et de 13h30 à 18h00
- Le vendredi et samedi de 8h30 à 12h30.

Par ailleurs une tablette était à la disposition du public pendant les heures d'ouverture de la mairie.

3.2.5. Information dématérialisée

➤ L'avis d'enquête a été porté à la connaissance du public :

- sur le site internet du Conseil Départemental des Hauts de Seine : <https://www.hauts-de-seine.fr/echangeur-manufacture-de-sevres> (capture d'écran, pièce jointe n° 13)
- sur le site de PUBLILEGAL-REGISTRE NUMERIQUE, le site hébergeant le dossier et le registre dématérialisé : <https://www.registre-numerique.fr/echangeur-manufacture-sevres> (capture d'écran , pièce jointe n° 14)
- sur le site de la ville de Sèvres [Enquête publique sur l'échangeur de la Manufacture - SEVRES.FR](http://www.sevres.fr) (capture d'écran, pièce jointe n° 15)

➤ Le dossier d'enquête était par ailleurs également consultable :

- Sur un poste informatique mis à la disposition du public dans les locaux de la mairie de Sèvres aux jours et heures d'ouverture habituelles (voir photos ci-dessous)



3.2.6. Dépôt d'observations

- Sur le registre papier : le public pouvait déposer ses observations sur le registre qui était ouvert à cet effet à la mairie de Sèvres à l'adresse et aux horaires susmentionnés.
- Par voie postale : le public pouvait également faire part de ses observations en adressant un courrier à l'attention du commissaire enquêteur en mairie de Sèvres
- Sur internet : sur le registre dématérialisé accessible via le site dédié au projet : <https://www.registre-numerique.fr/echangeur-manufacture-sevres>
De plus, et bien qu'il n'y ait pas d'obligation légale depuis la loi du 2 mars 2018, il fut convenu à la demande du maître d'ouvrage et en accord avec les services de la ville de Sèvres, que les observations qui seraient portées sur le registre papier soient envoyées également vers le registre dématérialisé.
- Par courriel : echangeur-manufacture-sevres@mail.registre-numerique.fr
- Oralement auprès du commissaire enquêteur : les administrés pouvaient enfin interpeler directement le commissaire enquêteur lors des permanences prévues à cet effet.

3.2.7. Autres informations au public

Dès avant le début de cette enquête publique, cette opération a fait l'objet :

- de la part du Conseil Départemental des Hauts de Seine, de plusieurs communications : plusieurs articles concernant le projet sur le site du Conseil Départemental ainsi qu'une « Lettre info-travaux n°1 de juillet 2023 [L'échangeur de la Manufacture de Sèvres - Conseil départemental des Hauts-de-Seine](#) (copie des articles en dossier pièces jointes n° 16),
- d'une présentation de l'aménagement de la « Promenade des Jardins » sur le site de la ville de Sèvres : [Le pont de Sèvres plus accessible et plus vert - SEVRES.FR](#) (copie de l'article dans dossier pièces jointes n° 17).

3.2.8. Autres sources documentaires

Pour approfondir le sujet et mieux comprendre le contexte du projet faisant l'objet de la présente enquête publique, le public avait accès également à de nombreux autres documents.

Ainsi, hormis les textes réglementaires de référence du Code de l'Environnement, pour ce qui concerne le déroulement de l'enquête publique et les études d'impact (consultables sur le site legifrance.fr), étaient également accessibles sur des sites internet:

- Le PCAET (Plan Climat Air Energie Territorial) Ile de France (sur le site « driea.ile-de-France.developpement-durable.gouv.fr »)
- Le Schéma Régional Climat, Air et Energie (SRCAE) de l'Ile de France, sur le site « srcae-idf.fr ».
- Le PLU de la ville de Sèvres sur le site de la commune
- Le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur concernant la première enquête publique

3.3. REUNIONS ET VISITES

Pour les besoins de cette enquête plusieurs réunions et visites ont été organisées :

1/ Le lundi 3 juillet 2023 à 10h00, une réunion en visio en présence de :

- Monsieur Olivier Cazenave, Chef de l'Unité Grands Projets Infrastructures Routières, Direction des Mobilités, Conseil Départemental des Hauts de Seine
- Monsieur Thomas Dutertre-Ladurée, chargé d'opérations à la Direction des Mobilités au Conseil Départemental des Hauts de Seine
- Adrian Boros, commissaire enquêteur.

Un historique de l'opération a été présenté lors de cet échange.

2/ Le mercredi 12 juillet 2023 une visite du site de l'opération pour me permettre de prendre connaissance du site et de visualiser les différents points évoqués dans les pièces du dossier d'enquête.

3/ Le mardi 22 août 2023 à 10h00, une visite du site du futur chantier en présence de :

- Monsieur Thomas Dutertre-Ladurée, chargé d'opérations au CD 92
- Adrian Boros, commissaire enquêteur

Lors de cette visite les différents points d'intervention ont été vus et commentés par Monsieur Dutertre-Ladurée

4/ Le lundi 4 septembre 2023 à 15h00 une nouvelle réunion en visio conférence a eu lieu en présence de :

- Monsieur Thomas Dutertre-Ladurée, chargé d'opérations à la Direction des Mobilités au Conseil Départemental des Hauts de Seine
- Adrian Boros, commissaire enquêteur.

Cet échange a permis de clarifier quelques points techniques et répondre à des interrogations liées au montage du projet.

5/ Le mercredi 6 septembre 2023 à 11h00 une rendez-vous a eu lieu en Mairie de Sèvres en présence de :

- Monsieur Grégoire de La Roncière, Maire de Sèvres
- Adrian Boros, commissaire enquêteur

L'objectif de cette réunion était de connaître l'avis de la ville de Sèvres par rapport au projet d'aménagement et surtout ses observations et remarques concernant les modifications apportées au projet depuis la première enquête publique. Monsieur le Maire, favorable au projet, a fait part de sa grande satisfaction au sujet de cette opération, qui, prévue de longue date, puisse être enfin réalisée.

Pour préciser des points liés aux démarches administratives et à l'organisation de l'enquête ou des points techniques divers, de nombreux autres échanges téléphoniques ou par courriel ont eu lieu pendant la durée de l'enquête, notamment avec Monsieur Thomas Dutertre-Ladurée au Conseil Départemental des Hauts de Seine et Monsieur Quentin Mane et Madame Torres du Pôle Urbanisme à la mairie de Sèvres. Je remercie vivement toutes les personnes pour le temps consacré à réunir les éléments demandés et formuler les réponses à mes questions.

3.4. DEROULEMENT DE L'ENQUETE

L'enquête s'est déroulée du lundi 11 septembre 2023 à 8h30 au mercredi 11 octobre 2023 à 17h30 inclus, soit pendant 31 jours consécutifs.

Le dossier de l'enquête était disponible à la consultation à la mairie de Sèvres, comme indiqué d'une part, sur l'arrêté du Président du Conseil Départemental des Hauts de Seine du 10 août 2023, et d'autre part, sur l'avis d'enquête publique publié dans la presse et affiché sur le site de l'opération ainsi qu'en mairie de Sèvres.

Un registre était prévu pour permettre aux administrés d'y porter leurs observations, toujours en mairie de Sèvres.

Enfin, les permanences du commissaire enquêteur ont été assurées également en mairie de Sèvres.

Lors de mes permanences, j'ai pu constater que les agents de l'accueil de la mairie de Sèvres informaient et aiguillaient correctement le public pour faciliter l'accès au dossier de l'enquête.

Le commissaire enquêteur s'est tenu à la disposition du public au cours de 5 permanences préalablement fixées, toutes assurées en Mairie de Sèvres, au 54, Grande Rue :

- le jeudi 14 septembre 2023 de 14h00 à 17h00,
- le mercredi 20 septembre 2023 de 9h00 à 12h00
- le lundi 25 septembre 2023 de 9h00 à 12h00
- le mardi 3 octobre 2023 de 14h00 à 17h00
- le samedi 7 octobre 2023 de 9h00 à 12h00

A l'expiration du délai de l'enquête j'ai clôturé et signé les registres d'enquête. L'enquête s'est déroulée sans aucun incident.

Conformément à l'article R 123/18 du Code de l'Environnement, le commissaire enquêteur a dressé dans les 8 jours après la clôture de l'enquête un Procès-Verbal de synthèse qu'il a remis en mains propres à Monsieur Thomas Dutertre-Ladurée, Chargé d'opérations à la Direction des Mobilités du Conseil Départemental des Hauts de Seine, porteur du projet, lors d'une réunion de restitution qui a eu lieu le jeudi 19 octobre 2023 dans les locaux du Conseil Départemental rue Salvador Allende à Nanterre. A cette réunion participait également Monsieur Jérôme Cuirot, Directeur adjoint à la Direction des Mobilités, Direction des Grands Projets au Département des Hauts de Seine. **(PV de synthèse accompagné du Tableau de répartition des observations : pièce jointe n° 18).**

Lors de cette rencontre les principaux thèmes liés à cette enquête ont été abordés et le commissaire enquêteur a fait part de ses observations. Il a été ensuite convenu du planning de rendu du Mémoire en réponse du CD 92 et de la date de remise du Rapport du commissaire enquêteur.

Par courriel en date du 31 octobre 2023, Monsieur Thomas Dutertre-Ladurée a transmis au commissaire enquêteur le mémoire en réponse signé par Monsieur Philippe Caron, Directeur des Mobilités du Département des Hauts de Seine (les réponses sont reprises en intégralité dans le présent rapport).

4. PARTICIPATION DU PUBLIC

La participation du public à cette enquête publique fut relativement forte. Si effectivement il n'y a pas eu de lettres envoyées au commissaire enquêteur et si seules 4 visites ont été dénombrées au cours des permanences, en revanche 50 observations ont été enregistrées dont 12 sur le registre papier en mairie de Sèvres et 38 sur le registre dématérialisé.

En ce qui concerne les permanences :

Lors de la 1ère permanence , jeudi 14 septembre 2023, j'ai eu 2 visites :

1/ Monsieur Xavier HACQ, propriétaire de l'immeuble 16 rue Troyon et également propriétaire de 20 places de stationnement au 20, rue Troyon à Sèvres. Monsieur Hacq attire l'attention sur les difficultés très importantes qui vont apparaître à son avis à partir de la modification des entrées/sorties des véhicules à cet endroit telle qu'elle est prévue dans le

projet présenté. Il indique que le projet va considérablement diminuer le confort des résidents et des utilisateurs (employés et visiteurs) de ces adresses, dans la mesure où il n'y aura plus qu'un seul itinéraire possible pour les sorties. D'après lui, cela va rallonger de 3 km environ le parcours d'un automobiliste sortant de cet ensemble, s'il doit se rendre vers Boulogne ou vers La Défense l'obligeant à un demi-tour au Rond-Point des Gardes. Cela risque également de rendre la relocation de l'immeuble de bureaux, actuellement vide, encore plus difficile. Enfin il indique que le site abrite un parking d'environ 200 places de stationnement et 10.000 m² de bureaux. Il souhaite vivement qu'une solution plus satisfaisante soit trouvée pour résoudre le problème évoqué.

2/ Monsieur François HACQ qui confirme les propos ci-dessus et qui se propose d'apporter ultérieurement au cours de l'enquête, une proposition de solution.

Aucune personne ne s'est présentée lors de la 2^{ème} permanence du mercredi 20 septembre 2023.

Lors de la 3^{ème} permanence, le lundi 25 septembre 2023, 2 personnes se sont présentées :
3/ Madame Isabelle DEAK-MIKOL qui m'a interrogé sur l'objet précis de l'enquête et qui a souligné qu'à son avis le dossier est peu clair. Elle m'a par ailleurs indiqué prévoir de faire une observation écrite dans le registre dématérialisé. De plus, lors de son passage il a été constaté l'absence de 4 des 12 volumes constituant le dossier d'enquête (ils ont été immédiatement réimprimés par les services de la ville et remis en consultation).

4/ Monsieur Xavier HACQ qui était déjà venu le jeudi 14/09/2023 et qui souhaitait présenter sa proposition pour améliorer les accès entrée/sortie au droit du 20, rue Troyon. Cette proposition a été par la suite annexée au Registre d'observations, accompagnée d'un commentaire rédigé par Monsieur François Hacq.

Aucune personne n'est venue consulter le commissaire enquêteur lors de la 4^{ème} permanence du mardi 3 octobre 2023, ni lors de la 5^{ème} permanence du samedi 7 octobre 2023.

De plus, l'intérêt du public par rapport à cette enquête s'est largement manifesté également à travers la consultation du dossier dématérialisé. Pour témoignage, en effet, on peut noter le nombre important de consultations et de téléchargements du dossier d'enquête sur la plateforme dématérialisée dédiée à ce titre : pendant la période de l'enquête, la société PUBLILEGAL REGISTRE NUMERIQUE ayant en charge le suivi de la partie dématérialisée, a enregistré de très nombreuses consultations du dossier d'enquête : 147 visiteurs/internautes ont effectué 452 consultations d'une ou plusieurs pièces du dossier et ont procédé à 246 téléchargements de la totalité ou d'une partie de ce dossier.

5. PROCES VERBAL DE SYNTHESE, MEMOIRE EN REPONSE ET ANALYSE

Comme indiqué ci-dessus, le nombre total d'avis exprimés est 54 :

- **38 observations dématérialisées,**
- **4 visites lors des permanences,**
- **12 observations sur le registre papier**

A noter :

- 2 contributions émanant d'associations et/ou collectifs représentant des usagers du vélo
- L'avis exprimé par la ville de Sèvres et présenté par son Maire, Monsieur Grégoire de La Roncière
- 2 avis comptabilisés, car rédigés sur le registre papier (RP2 et RP3), mais totalement étrangers à la présente enquête (visiblement inscrits par erreur sur le registre)
- Quelques observations comptées deux fois car les contributeurs ont donné leur avis oralement lors des permanences et également par écrit, sur le registre papier ou sur le registre dématérialisé.
- Enfin, aucune observation, ni orale ni par écrit, concernant l'objet principal de l'enquête, à savoir l'impact « loi sur l'eau » sur la réalisation du projet

De façon générale on constate que les contributions reflètent dans leur grande majorité une seule préoccupation, celle de la sécurité et de la fluidité de la circulation des vélos : ainsi 37 avis (sur 50) traitent partiellement ou uniquement de ce sujet. D'autres sujets, non moins importants, sont ensuite abordés mais de façon ponctuelle, chacun de ces sujets étant traité uniquement par un ou 2 administrés. Des avis très tranchés, en faveur ou opposés au projet, ont fait l'objet chacun d'une catégorie spécifique (pour ou contre le projet) même si, à travers les observations formulées, les avis comportant des suggestions d'amélioration pourraient être classés toutes, dans la catégorie « favorable sous conditions ».

Les avis et observations ont été classés en 10 sujets et thèmes auxquels il a été rajouté un chapitre questions diverses. Le tableau joint permet d'avoir une vision générale rapide de ces thèmes et de la répartition opérée. Les thèmes retenus sont :

1/ Circulation des vélos et relation vélos/piétons

2/ Durée et nuisances du chantier

3/ Accès au 18/24 rue Troyon

4/ Coût du projet

5/ Circulation voitures et transports en commun

6/ Environnement et biodiversité

7/ L'accès à l'île de Monsieur

8/ L'ascenseur

9/ Avis défavorables ou réservés

10/ Avis favorables au projet

Les différentes questions sont développées ci-après.

Le chapitre de questions diverses signale quelques points, non classables dans les catégories ci-dessus mais qui mériteraient une réponse.

(La numérotation des observations suit celle du tableau joint. Les initiales correspondent aux noms des personnes qui n'ont pas souhaité que leur nom apparaisse).

1/ Circulation des vélos et relation vélos/piétons

Individuellement ou par le biais de leurs associations, les cyclistes se sont largement manifesté lors de cette enquête publique. Sur les 50 observations enregistrées, 37 traitent uniquement ou partiellement des questions liées à la circulation, aux itinéraires ou à la sécurité des déplacements à vélos. A signaler particulièrement les 2 contributions des associations très documentées, claires et détaillées.

Les points soulevés sont parfois d'ordre général : « ...il est nécessaire de créer des pistes cyclables larges, sécurisées, bien délimitées, visibles... » (EM, obs.20), mais le plus souvent très techniques et détaillés sollicitant des modifications ou améliorations précises. Les demandes dépassent parfois les limites du projet présenté (ex. la/les pistes sur le Pont de Sèvres et au-delà, sur la commune de Boulogne, la/les pistes sur la RD 910 vers le cœur de ville de Sèvres, etc) mais toutes contiennent des propositions dans le sens d'améliorations souhaitées. Une quinzaine de points ont été identifiés, certains présents dans une seule observation, certains récurrents et apparaissant dans pratiquement tous les avis exprimés. 2 sujets reviennent systématiquement : les vélos sur le Pont de Sèvres et la mixité piétons-vélos. La largeur des pistes et la sortie des ronds-points sont les 2 sujets qui suivent ensuite en termes de préoccupation de la part des cyclistes. Enfin, de nombreux autres sujets sont évoqués dans les observations comme le rayon de courbure des pistes, la largeur des chanfreins, l'espace de stockage des vélos si les traversées se font en 2 temps, ou la présence de bordures en travers).

Enfin, accessoirement et en amont de ce grand projet, quelques cyclistes réclament simplement juste de repeindre les tracés des pistes existantes : « ...en attendant la fin des travaux, serait-il possible de rematérialiser les pistes cyclables autour du Pont de Sèvres?... Celles-ci sont pour l'instant mal délimitées, voire inexistantes par endroits... » (EM, obs.20).

1.1 Les vélos sur le Pont de Sèvres. *« Traverser la Seine au Pont de Sèvres à vélo est un parcours du combattant réservé aux intrépides... c'est un moment de stress intense... vrai casse-tête semé de mises en danger »* (SP, obs. 15) ou *« le passage du Pont de Sèvres à vélo est aujourd'hui soit compliqué et très dangereux, dans le sens Sèvres-Issy les Moulineaux, soit complètement impossible, dans le sens inverse... un vrai hachoir à cyclistes... »* (M. Roberto Giso, obs. 11) et enfin : les axes Sèvres/Boulogne et Issy/Sèvres sont aujourd'hui épouvantables... (M. Rémi Louvel, obs. 21). Il est vrai que la quasi-totalité du pont se trouve hors des limites du présent projet. Cependant il faut noter l'insistance avec laquelle les participants à l'enquête reviennent sur ce sujet. Les demandes vont de *« ...une piste cyclable de chaque côté du pont serait un plus... »* (M. Gardette, obs.26) et *« nous proposons de mettre une piste unidirectionnelle de chaque côté du pont »* (MDB Saint-Cloud Garches à vélo, obs. 22), jusqu'à *« ... il faudrait une piste bidirectionnelle sécurisée »* (M. R. Louvel, obs. 21) et *« Créer des pistes bidir. de chaque côté du Pont de Sèvres, le flux de trafic important nécessite des capacités... »* (PN, obs.31). Unidirectionnelle ou bidirectionnelle, la demande quasi unanime va dans le sens d'une piste des deux côtés du Pont de Sèvres. Cette solution est-elle envisageable ? Existe-t-il un projet dans ce sens et si oui, à quelle échéance ?

Réponse CD 92 : Le projet prévoit la mise en œuvre d'une piste cyclable bidirectionnelle sur le trottoir amont du pont de Sèvres. Ce choix est lié à la cohérence des itinéraires cyclables, entre l'échangeur de la Manufacture objet de l'enquête, la position des stationnements vélos projetés côté Boulogne-Billancourt au droit des stations de métro M 9 et M 15, et la continuité ultérieure via les contre-allées de la RD 910, situées du même côté, jusqu'à la rue Yves Kermen. Faire circuler les cyclistes sur le trottoir aval les conduirait notamment à traverser la RD 910 et la gare routière du pont de Sèvres, très circulée par les autobus, pour rejoindre ou quitter les emplacements de stationnement prévus autour des stations de métro, ce qui ne nous semble pas raisonnable. À contrario, il est donc prévu de réserver le trottoir aval aux seuls piétons, selon un principe de spécialité, puisque ce trottoir supportera un flux très important de liaison entre les métros et le tramway T2. À l'horizon de mise en service de la ligne 15 du métro, il a ainsi été calculé par la Société du Grand Paris que ce trafic piétons passerait à l'heure de pointe du matin de 1 300 à 6 300, soit une multiplication par 4,8. Il est inenvisageable dans ces conditions de mélanger piétons et vélos, a fortiori des vélotaffeurs. De surcroît, le trottoir aval est en alignement avec la « promenade des jardins », dont les travaux se terminent actuellement, qui offre un accès direct et agréable au centre-ville de Sèvres pour les piétons.

Commentaire commissaire enquêteur : La réponse tient compte des pratiques actuelles et de la réalité : à moins d'un élargissement du tablier du pont, de la construction d'une passerelle affectée aux vélos ou enfin de la suppression d'une file de circulation voitures, on imagine mal comment on pourrait loger 2 pistes bidirectionnelles, les piétons, et les voitures. L'argument d'une diminution des emprises routières au profit des vélos ne semble pas, pour l'instant possible : hormis la circulation individuelle il ne faut pas oublier les transports publics, le trafic utilitaire et marchandises, les véhicules d'urgence et de sécurité, etc. Les aménagements côté Boulogne sont hors des emprises de ce projet et donc hors du périmètre de la présente enquête publique. Dans l'avenir, en fonction des aménagements futurs côté Boulogne, une passerelle adaptée pourrait être envisagée comme cela se fait sur d'autres sites.

1.2 La mixité piétons/vélos. Elle est rejetée de façon plus ou moins catégorique par l'ensemble des avis exprimés. Les arguments avancés sont la densité de circulation et les risques inhérents à ce « mélange ». Le point le plus sensible et le plus souvent cité est celui au droit de la Manufacture. Cet avis est exprimé tantôt très gentiment : « *ce serait bien de séparer les voies cyclables des voies piétonnes* » (Sandrine, obs. 40), ou « *la cohabitation vélo et piétons sur un même espace va créer des conflits d'usage* » (BB, obs. 45), ou « *la zone partagée piétons/cyclistes devant la manufacture m'interpelle un peu* » (M. Lecorbeiller, obs. 14), et tantôt plus fermement : « *...ceux qui couperont le ruban en 2030 regarderont-ils vraiment ces pistes sur trottoir et ces « espaces partagés piétons/vélo » avec fierté ?* » (FM, obs. 32), une des explications à ces refus étant fournie par M. Magneron : « *La cohabitation est envisageable dans le cadre de ballades familiales mais incompatible de l'utilisation du vélo comme moyen de transport principal, comme il est en train de se développer* » (obs. 33). Des modifications du projet dans le sens exprimé sont-elles possibles ?

Réponse CD 92 : Comme indiqué ci-dessus s'agissant du pont de Sèvres, le Département ne privilégie pas la mixité piétons-cycles, et en l'espèce spécialise donc les trottoirs afin de l'éviter. De façon plus générale, le Département entend se conformer aux recommandations du Céréma, établissement public relevant du ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires, qui accompagne l'État et les collectivités territoriales pour l'élaboration, le déploiement et l'évaluation de politiques publiques d'aménagement et de transport, pour la conception de ses aménagements, et notamment de ses aménagements cyclables. Ainsi, pour limiter les conflits d'usage, le Département se propose de décliner, en l'adaptant à la configuration des lieux, le profil préconisé par Céréma :

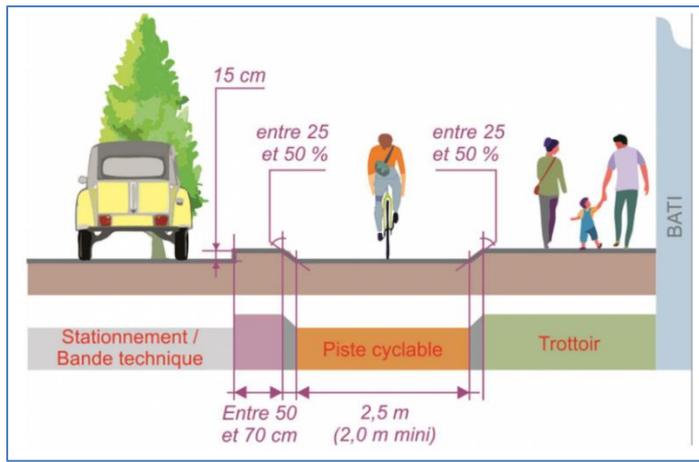


Figure 1 : Principe du profil du CEREMA que le Département souhaite déployer sur l'aménagement

Au-delà d'une coloration différente des aménagements, l'insertion de la piste cyclable dans un léger décaissement de 4-5 cm par rapport au cheminement piéton favorisera la perception de cette dernière, notamment pour les personnes ayant une déficience visuelle. La mise en place de bordures chanfreinées permettra en outre de limiter le risque de chute de chacun. La voie cyclable sera ainsi de façon générale nettement séparée de la voie piétonne, et il ne s'agit donc ni de « piste sur trottoir », ni « d'espace partagé » comme ont pu le craindre certains contributeurs.

Par exception cependant, s'agissant du parvis de la Manufacture de Sèvres, cette proposition n'a pu être retenue, en raison de l'objection des services de l'État en charge de l'Architecture et du Patrimoine, qui ont considéré que les objectifs de valorisation du patrimoine ne seraient pas atteints en cas de présence d'une piste cyclable en devanture du musée. Un itinéraire cyclable non différencié en termes de matériaux et de couleur a donc été exigé, et sera ici réalisé sous forme d'aire piétonne. La suppression visuelle de cette piste cyclable était ainsi nécessaire à l'obtention du permis d'aménager.



Figure 2 - Proposition initiale des continuités cyclables devant le Musée (non retenue)

De plus, ce parvis a pour objectif de s'inscrire dans la continuité architecturale du domaine de SaintCloud, en réalisant un enrobé de couleur stabilisé sur lequel ne peut pas être distinguée une éventuelle affectation des espaces. En conclusion, par exception de ce qui précède, ce parvis constituera donc en effet le seul espace partagé entre les piétons et les cyclistes, appelés à la prudence et donc à des comportements apaisés dans un espace qui restera malgré tout très confortable par ses dimensions. Il n'est pas possible d'y remédier en raison des contraintes liées à la qualité architecturale et patrimoniale du lieu.

Commentaire commissaire enquêteur : Sur ce dernier point, le souci de sécurité s'efface donc face au souci esthétique et cela est un peu regrettable. Il me semble que, tout en étant sensible à l'harmonie générale de l'ensemble et de la perspective de la Manufacture de Sèvres on devrait s'accorder sur une solution ménageant les deux aspects, la mixité, même ponctuelle, risquant de créer à terme des conflits d'usage importants.

1.3 La sortie des ronds-points. La solution présentée dans le cadre du projet ne semble pas obtenir l'adhésion des usagers du vélo : « ...il est impératif de retravailler les sorties de ronds-points afin d'en sécuriser la sortie... » (Mme Sommacal pour « la Ville à vélo Chaville-Sèvres », obs. 16 RP7) Plusieurs propositions sont inscrites dans les contributions enregistrées. « L'idéal serait de mettre une zone tampon pouvant accueillir une voiture entre le passage piéton et la piste et entre la piste et le giratoire ... » (M. Lecorbeiller, obs. 14) ou « ...pour les carrefours à feux, dédié une phase de feux à la circulation exclusive de vélos » (SP, obs.15) et enfin : « ... il y aura donc des véhicules sortant du rond-point pendant que les cyclistes et les piétons traversent au vert, cette coexistence de ces deux flux est accidentogène dès lors qu'il y a plus d'une voie auto à traverser pour les vélos et piétons (accidents par masquage)... » (IdF Collectif vélo, obs. 18). Plusieurs solutions sont proposées par cette même contribution du Collectif vélo IdF. Peut-on améliorer et mieux sécuriser le dispositif de sortie des ronds-points ?

Réponse CD 92 : Ce détail était peu visible sur le dessin, mais le projet prévoit bien des feux tricolores en sortie des ronds-points, qui permettront de sécuriser les traversées piétonnes et cyclistes.

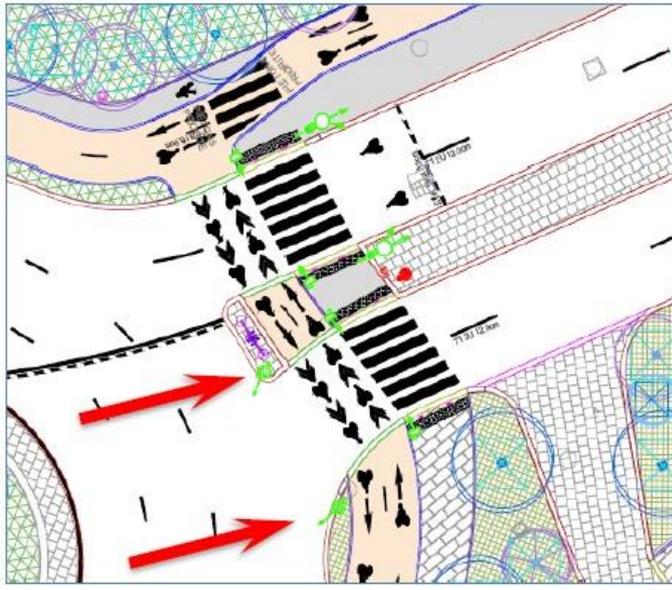


Figure 3 : Détail de la branche de sortie du carrefour, équipée de feux tricolores.

Il faut toutefois remarquer que la configuration de ces carrefours est parfaitement usuelle et comprise par les automobilistes. Les demandes exprimées par ces contributions portent donc a priori davantage sur les incivilités (refus de priorité des automobilistes) et présupposent à l'inverse des comportements parfaitement vertueux des cyclistes qui veulent s'engager dans les traversées.

Cela étant observé, y créer en sus une zone tampon présenterait l'inconvénient de permettre en fait une reprise de vitesse en sortie de carrefour, et en outre dégraderait la capacité dudit carrefour en termes de circulation automobile. Il en serait de même, en pire, s'il était imaginé de prévoir une phase de rouge intégral sur toutes les branches pour les traversées piétonnes et cyclistes (estimation sommaire d'une perte de capacité globale de 20% du carrefour).

Commentaire commissaire enquêteur : Les explications du maître d'ouvrage répondent de façon précise et détaillée au problème soulevé.

1.4 La largeur des pistes. Ce point est également souvent mentionné : pour les pistes bidirectionnelles il est demandé 4m de largeur (IdF Collectif vélo, obs.18) ou au moins 3,50m (M. Olivier Grall, obs.24), au lieu de, à certains endroits, 2,50m. Peut-on apporter cette rectification ?

Réponse CD 92 : L'objectif de ce projet est bien de pouvoir créer, là où cela est possible, des pistes bidirectionnelles présentant une largeur de 4 mètres. En cas de contrainte géométrique, le projet réduit cette largeur à 3 mètres et en effet, nous allons examiner la possibilité de les passer à 3,50 mètres (notamment les zones en bleu, cf. graphique ci-dessous) sauf impossibilité physique avérée. Seules deux zones sont réduites à 2,50 mètres. Elles sont très localisées et situées sous l'ouvrage d'art du pont de Sèvres (RD7 et

rue Troyon). Il y est matériellement impossible de pousser les piles de l'ouvrage tout en maintenant un niveau de circulation motorisé acceptable et des trottoirs aux normes PMR (1,4 m minimum).

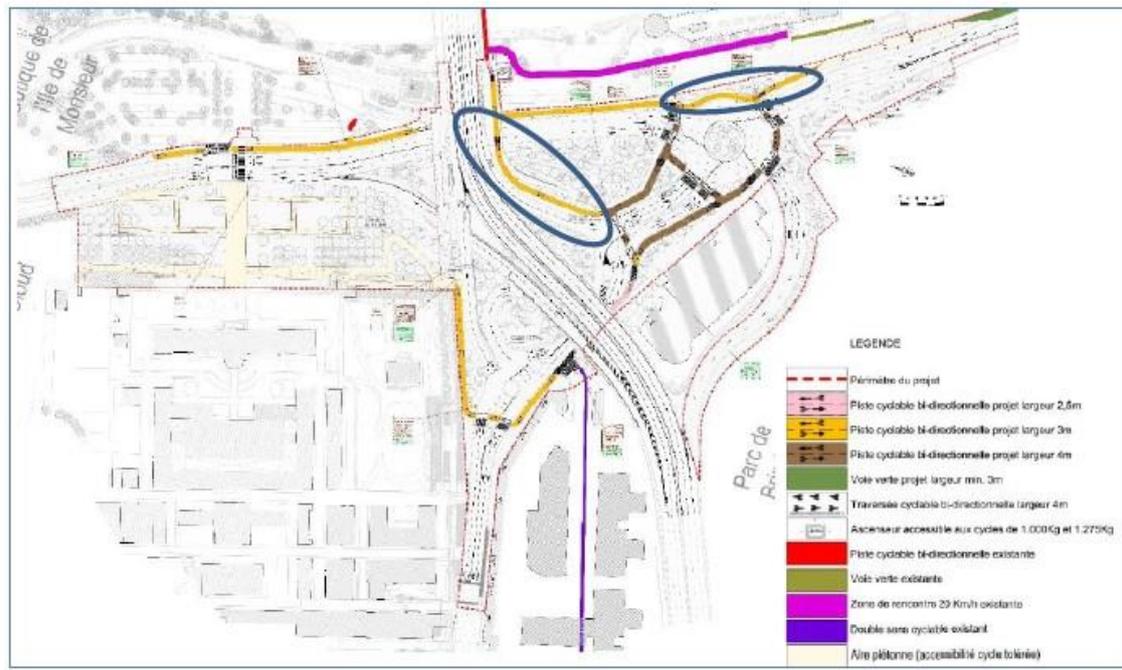


Figure 4 - Plan des largeurs cyclables - En bleu les zones à réétudier (Pont de Sèvres / RD7)

Commentaire commissaire enquêteur : Le CD 92 prend en compte l'observation émise et je note qu'il va examiner toutes les possibilités d'élargissement envisageables. Les arguments avancés en ce qui concerne les 2 endroits où la piste est réduite à 2,50m rejoignent ceux liés à la traversée du Pont de Sèvres : les contraintes de l'existant.

1.5 Autres points. Sont par ailleurs évoqués de nombreux autres détails techniques liés à la circulation à vélo :

- **Les bordures en travers :** ce problème est particulièrement bien documenté et expliqué dans la contribution déposée par IdF collectif vélo (obs.18). Plusieurs exemples d'aménagements souhaitables sont présentés afin d'éviter cette difficulté.
- **Les chanfreins :** ce point est également décrit et illustré dans le document d' « IdF Collectif vélo » (obs.18). L'association se félicite de la prise en compte de ce type d'éléments mais regrette la dimension proposée (10cm au lieu de 20cm préconisé).
- **Les rayons de giration :** Toujours dans le document d' « IdF collectif vélo » ce détail technique est illustré accompagné de la demande de respecter un rayon de 3m minimum

- Espaces de stockage en traversée de voie : une explication très claire est fournie par « IdF Collectif vélo ». Quand la traversée est prévue en 2 temps, il faut prévoir un stockage suffisant pour les vélos et les piétons. Cela leur paraît insuffisant au vu des plans présentés, autant en ce qui concerne leur largeur que leur profondeur.

Quelles réponses peuvent être apportées à toutes ces questions par la maîtrise d'œuvre de ce projet ?

Réponse CD 92 Nous donnons suite aux demandes relatives aux bordures en travers (la continuité piétonne et cycliste sera assurée sans obstacle), à la dimension minimale des bordures chanfreinées, et aux rayons de giration. S'agissant des traversées en deux temps, la situation ne se rencontre en réalité qu'au droit de la branche n° 4 du giratoire CR 4 (cf. illustration ci-dessous, en rouge). L'élargissement du refuge dans le sens de la traversée étant contraint par la faible longueur de stockage des véhicules (impact sur le fonctionnement des carrefours), ce sont dans ce cas plutôt des possibilités d'élargissement dans le sens de l'axe de la chaussée qui vont être examinées, sans exclure cependant d'autres pistes (création d'une baïonnette ou ajustement de l'entrée/sortie du giratoire), et sans pouvoir à ce stade toutefois assurer que cela sera réalisable in fine.

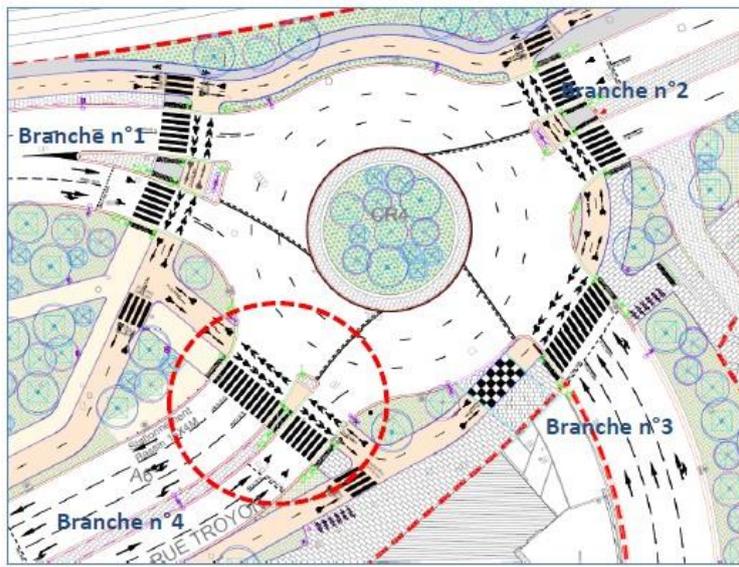


Figure 5 - Seule traversée disposant d'un îlot refuge inférieur à 2 m de largeur et dont la traversée se fait en deux temps

Commentaire commissaire enquêteur : Je note la prise en compte de la grande majorité des points signalés et l'attention que portera la maîtrise d'ouvrage pour analyser la faisabilité des autres observations soulevées.

2/ Durée et nuisances du chantier

Quatre personnes s'inquiètent de la durée du chantier et des nuisances qu'il va provoquer .
« ... 6 ans de galère pour les usagers de ce secteur... ce projet ne mérite pas qu'on pourrisse la vie des usagers pendant 6 ans » (DT, obs.7 RD) ainsi que « ... 5 années annoncés de bouchons permanents... nous venons de connaître l'impact des travaux de la ligne 15 pendant 5 années, le répit sera de courte durée ! » et une forte demande pour « une déviation en amont de l'accès à Sèvres afin de répartir les trafics quotidiens » (Mme R. Desgroux, obs. 8 RP6), ou « ... joyeux bordel en perspective pendant des années de travaux ! » (M. H.Niell, obs. 42 RP10) et enfin Madame Deak-Mikol qui résume l'ensemble en s'inquiétant au sujet des nuisances du chantier « tant au plan de l'environnement qu'à celui de la gêne risquant d'affecter toutes les formes de circulation pendant une demi-douzaine d'années... si tout va bien... » (obs. 49 RD). Cependant, dans l'espoir de voir un aménagement plus agréable, une personne indique qu'elle est prête à subir les inconvénients du chantier : « je soutiens totalement ce projet... il est temps d'adapter cet endroit au 21^{ème} siècle et tant pis si ça prend 5 ans... » (Mme Agnès Costa, obs. 23 RD).

Un chantier aussi long, qui va impliquer effectivement tous les types d'usagers, à pied, à vélo, en voiture ou en transports en commun, qui de plus, va concerner les « locaux », les Sévriens, mais aussi tous ceux en transit , sera nécessairement d'une gestion délicate. La pièce G2 du dossier d'enquête est consacrée au phasage des travaux et à la gestion de la circulation. Cependant, de façon plus concrète, quel dispositif de communication pensez-vous mettre en place pour informer d'abord les riverains du chantier, ensuite les Sévriens et en général les citoyens en transit ? Les itinéraires de délestage prévus n'envisagent pas, sauf erreur, des déviations contournant le passage au Pont de Sèvres. Y a-t-il eu des réflexions dans ce sens ?

Réponse CD 92 : Le Département prépare la mise en place d'un dispositif multi-supports de grande ampleur :

- D'une part, il va mobiliser ses outils de communication grand public afin d'informer largement les sévriens, les riverains et les usagers de l'avancée des travaux (panneaux, flyers, journaux de chantier, site internet, dossiers et communiqués de presse, signalétique locale, permanences sur site et présence physique d'agents) ;
- D'autre part, il envisage l'organisation d'évènements locaux tels que des visites de chantier, des réunions publiques locales, participations aux journées du patrimoine ou encore présence dans les forums d'entreprises localement, les forums des associations, sur les marchés ;
- Il restera en contact avec les organisations professionnelles, les chambres consulaires afin de pouvoir répondre au mieux aux attentes du tissu économique local ; - Il fournira les informations qualifiées aux opérateurs qui le souhaiteront, notamment Waze, TomTom ou Michelin ;

- Enfin, il a conclu un marché public avec un prestataire chargé d'une mission d'ordonnancement, pilotage et coordination afin de faciliter la définition à une grande échelle des meilleurs itinéraires de déviation ou de délestage possibles pendant les travaux

Commentaire commissaire enquêteur : Réponse détaillée qui reflète à priori, le souci du porteur du projet pour une large communication autour du futur chantier. La future présence également d'un OPCU montre le fort engagement du CD 92 dans cette opération. Il restera néanmoins à s'assurer de l'application, dans la durée, de ces ambitions très positives.

3/ Accès au 16/24 rue Troyon

Le problème de cet accès avait déjà été évoqué lors de la 1^{ère} enquête sans qu'une solution satisfaisante lui soit apportée. Messieurs Xavier et François Hacq se sont mobilisés et, à la suite de 2 visites qu'ils ont fait lors des permanences en mairie de Sèvres, ils ont également fourni une proposition d'aménagement (jointe à l'obs. 6 RP5). Cette proposition peut-elle être intégrée au projet ? Y a-t-il une autre solution permettant de résoudre le problème soulevé par cet accès ? Il me semble que l'existence à cet endroit d'un parc de stationnement de 200 places mérite l'attention des auteurs du projet.

Réponse CD 92 : La sortie des véhicules de cet ensemble d'immeuble devra, comme pour les autres riverains situés plus en amont le long de la RD 7, se faire en tourne-à-droite, et rejoindre la rue Savignac pour opérer si besoin un demi-tour sécurisé. La distance à parcourir ainsi est de 1,040 km environ, retour compris, soit environ 1m 15s pour un véhicule circulant à 50 km/h. Même en considérant une perte de temps dans le mouvement de demi-tour, ce délai ne présente pas de caractère insupportable. Cela étant précisé, si ces riverains sont gagnants en termes de cadre de vie et de qualité urbaine avec la réalisation de cet aménagement, ils sont effectivement lésés en termes de temps de parcours lorsqu'ils veulent rejoindre le pont de Sèvres ou prendre la direction de St-Cloud. Dès lors, la proposition formulée sera examinée par l'équipe de maîtrise d'œuvre du projet. Elle nécessite cependant la création d'un carrefour à feux supplémentaire, dont les impacts devront être mesurés. En outre, elle présente l'inconvénient majeur de pouvoir être prise à contresens par des automobilistes impatients ou indécis, or cette manœuvre paraît extrêmement dangereuse voire inacceptable en matière de sécurité routière si elle ne peut être empêchée.

Commentaire commissaire enquêteur : Si effectivement le calcul de la distance et du temps de parcours supplémentaires sont exacts, il n'en reste pas moins que compte tenu de l'importance du parc de voiture situé à cette adresse, l'étude de la solution proposée par un administré dans le registre d'observations ou l'étude de toute autre solution seraient bienvenues dans le cas présent.

4/ Coût du projet

A plusieurs reprises le coût du projet est évoqué et, dans la situation économique actuelle, son montant semble élevé aux administrés : «...encore une usine à gaz qui va coûter une fortune... » (M. Niell, obs. 42 RP10) ou «...6 ans de revenus aux majors du BTP » (DT, obs. 7 RD). Existe-t-il des pistes d'économies concernant ce projet ?

Réponse CD 92 : Le projet porte l'ambition de totalement réaménager cet échangeur routier pour le transformer en entrée de ville plus apaisée, ouverte à tous les modes de déplacements et largement désimperméabilisée et végétalisée. Il répond ainsi notamment aux impératifs liés à l'adaptation et à la résilience vis-à-vis de la transition climatique. Donc en effet, le Département entend y consacrer d'importants moyens budgétaires, mais il s'agit au sens propre d'un investissement pour les générations à venir. L'environnement législatif et règlementaire, toujours plus prolix et complexe n'est en soi pas générateur d'économies, directes ou indirectes (allongement des délais). Les pistes d'économies les plus sérieuses sont celles qui seront issues des techniques d'achat qui seront retenues en vue de l'attribution des marchés de travaux, en particulier l'ouverture aux variantes techniques larges, l'obligation de recourir aux matériaux issus du site ou du recyclage, l'origine des fournitures ou la réduction des distances de transports.

Commentaire commissaire enquêteur : L'analyse du coût du projet ne fait pas partie du périmètre de la mission du commissaire enquêteur ni de l'objet de la présente enquête. Les observations émises à ce titre ont été néanmoins répertoriées. Je note toutefois que le maître d'ouvrage est sensible aux économies potentielles et que les indications qu'il fournit à ce titre montrent que des efforts dans ce sens seront entrepris.

5/ Circulation voitures et transports en commun

Sans exprimer le refus du projet, une critique détaillée et argumentée est présentée par Mme Deak-Mikol qui regrette que le projet ne prend pas en compte tous les paramètres du contexte : « aucune amélioration de la fluidité des transports en commun, pas de site propre pour les 2 bus partant du Pont de Sèvres, le 471 et le 426 » ou « ...l'augmentation de l'offre de transports en commun digne de ce nom serait aussi à privilégier, par exemple en aidant IdF Mobilités et la RATP à transformer les Bus 171 et 426 en véritables navettes » (DT, obs.7 RD). Également aussi : « la circulation voitures qui, entravée par les bouchons et les pistes cyclables, se rabat sur la traversée du Parc de Saint-Cloud... ». Ailleurs, « ...si une voie de bus en site propre était mise en place, cela apaiserait la circulation » (M L. Blanchard, obs. 34 RD). Si effectivement on peut constater que le projet traite le problème de fluidité des circulations « douces », y a-t-il eu une réflexion concernant l'amélioration du transit pour les bus ? Est-il envisageable de faciliter leur passage par la création de voies dédiées ?

Réponse CD 92 : Le projet présenté ne prévoit en effet pas de site propre pour les bus, et il ne peut en intégrer sans impacts inacceptables sur la circulation (ou en termes de reports), car nécessairement au détriment d'une file de circulation. Il s'agit donc d'un choix assumé du maître d'ouvrage, puisque par ailleurs aucune demande en ce sens n'est apparue pendant la longue phase d'étude et de concertation, ni de la part de l'Autorité Organisatrice des Mobilités Ile-de-France Mobilités, ni de la part des opérateurs RATP ou OPTILE.

Toutes ces autorités sont bien conscientes de la vacuité d'une telle demande, puisque, outre le manque de place disponible (au moins 3,5 mètres sont nécessaires dans chaque sens), aucune continuité n'existe, ni sur la RD 910, ni sur la RD 7.

Commentaire commissaire enquêteur : Je prends note de la réponse du CD 92.

Un autre point qui ne me semble pas avoir été suffisamment évoqué, c'est celui de l'arrivée des différents flux de voitures sur le carrefour à feux CR4, dont notamment celui de la bretelle RN 118 et de la RD 7. Compte tenu du nombre d'entrées/sorties de ce carrefour, quel serait le temps affecté à chaque phase ? En fonction de ces temps de phase, a-t-on estimé le stockage voitures en amont de ce feu et les effets « accordéon » qu'il va créer ? Aux heures de pointes du matin et du soir, est-on certains de ne pas provoquer une saturation du rond-point ?

Réponse CD 92 : Il est à noter au préalable que l'ensemble de l'échangeur sera géré à distance par le système SITER (système intelligent de transport et d'exploitation de la route) du Département, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui, ce qui permettra d'optimiser la gestion des flux, voire de « reprendre la main » à distance en temps réel sur le fonctionnement des feux en cas de situation dégradée. Le Département a étudié le fonctionnement de l'aménagement projeté à l'horizon 2035. Il y aura 3 phases de fonctionnement. Les temps de vert affectés à la bretelle de sortie de la RN118 sont variables en lien avec la présence d'un détecteur (géré à distance par SITER). Cela permet d'assurer en toutes circonstances l'évacuation de la bretelle et de limiter les effets de bords avec les mouvements filants circulant de la RN118 vers le Pont de Sèvres. Selon l'étude de trafic statique, au droit du carrefour 4, la RD7 Sud pourrait présenter des difficultés ponctuelles de fonctionnement automobile uniquement à l'heure de pointe du matin.

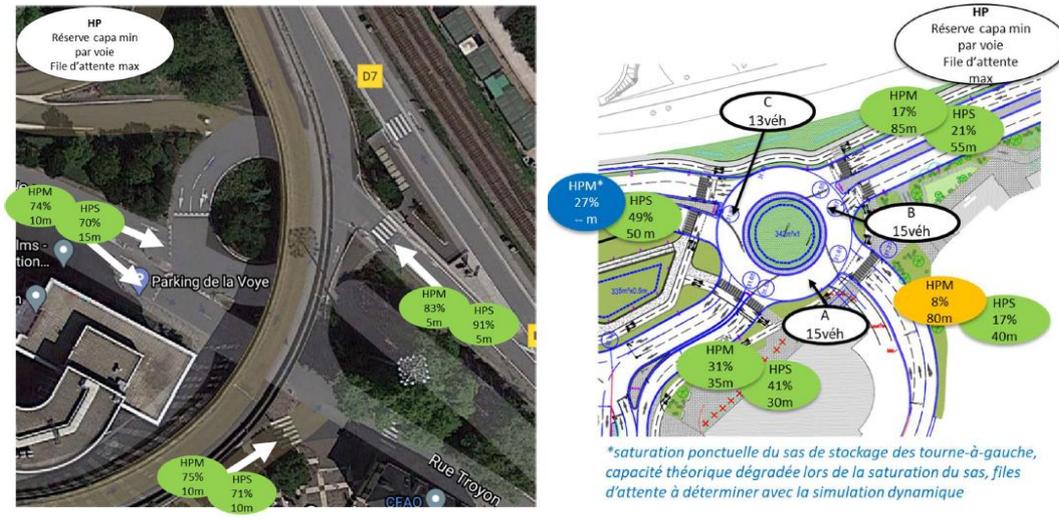


Figure 6 – Évaluation capacitaire du carrefour (situation FDL 2035 à gauche, situation PROJET 2035 à droite)

Le Département a en outre étudié le fonctionnement global de l'échangeur à l'aide de simulations dynamiques de trafic, permettant d'apprécier les effets d'un carrefour sur l'autre à l'heure de pointe du matin et du soir (cf. figure suivante). Le fonctionnement dynamique met en évidence une bonne évacuation de la RN 118 avec un temps de vert variable puisque les remontées maximales ne devraient pas excéder 105 m. En revanche, ce mode de gestion impacte alors la RD 7 et la RD 910 (passage d'un carrefour dénivelé à un carrefour plan), cependant la RD 910 ne présente pas de dégradation marquante par rapport à la situation actuelle, et les difficultés d'écoulement de la RD 7 n'induiront pas d'effet indésirable sur d'autres carrefours (suffisamment éloignés).

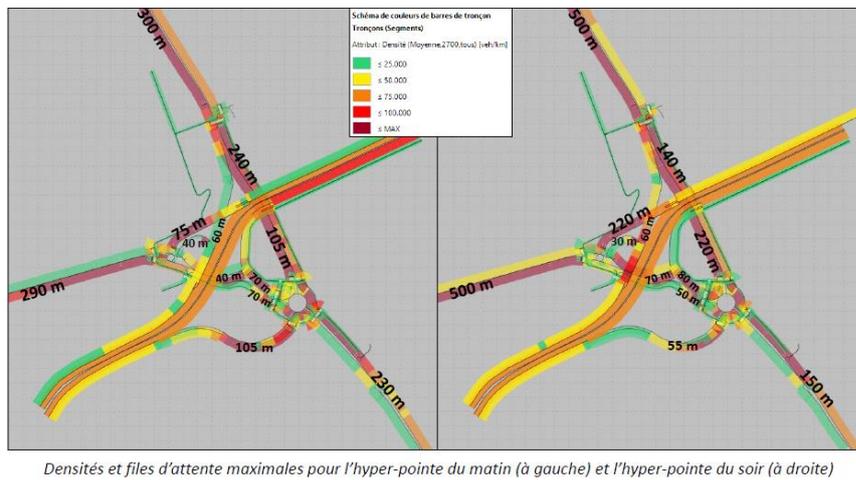


Figure 7 - Remontées de files à l'horizon 2035 avec projet (simulations dynamiques)

S'agissant de la circulation arrivant de la bretelle de la RN 118, il est en outre à souligner que le projet, à l'issue des études de circulation, a été validé par les services de l'État (Direction des routes d'Ile-de-France et ingénieur général « routes » de la Mission d'Appui du Réseau Routier National).

Commentaire commissaire enquêteur : la réponse faite par le CD 92 reflète des études préalables précises et détaillées, bien sûr en espérant que la situation qui sera constatée par la suite soit conforme aux modélisations réalisées en amont. Dans tous les cas, la souplesse qui sera introduite grâce à une gestion informatisée permettra, selon le CD 92, d'améliorer ponctuellement les situations « tendues ».

Enfin, dans le document E2 (Etude d'impact) il est indiqué (page 65), que la non réalisation du projet induirait une augmentation de la consommation énergétique de 30% à l'horizon 2030, par rapport à la situation avec le projet réalisé, qui maintiendrait la consommation énergétique actuelle. Quels sont les éléments qui permettent d'arriver à cette analyse et à ces résultats ?



Figure 8 - Extrait de l'étude d'impact

Réponse CD 92 : L'étude d'impact n'indique pas que « la non-réalisation du projet induirait une augmentation de la consommation énergétique de 30% », mais que la consommation énergétique augmente de 30 % entre 2013 et 2030, avec ou sans projet. En effet, cette hypothèse d'augmentation des consommations énergétiques se base uniquement sur l'évolution du trafic entre 2013 et 2030 (cf. p. 483-484 de l'étude d'impact).

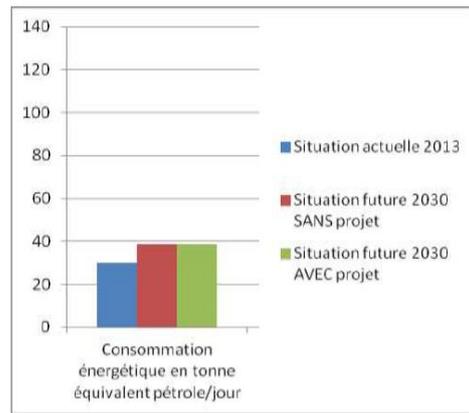


Figure 9 - Graphique de la consommation énergétique (2013, 2030 avec et sans projet) issue de l'étude d'impact

La consommation énergétique des voiries en exploitation dépend des véhicules qui y circulent, de leur nombre et du nombre de kilomètres qu'ils y parcourent. L'indicateur utilisé est le véhicule/kilomètre. Il exprime le nombre de kilomètres parcouru sur un réseau sur un an. Les modélisations de trafic montrent que dans le périmètre d'étude, le nombre de véhicules/km augmente d'environ 30% entre la situation actuelle et la situation en 2030. On voit que le projet réduit le nombre de véhicules/kilomètre de 0,07%, ce qui est peu significatif.

Scénario	VL.km	PL.km	Somme VL.km + PL.km	Variation par rapport à situation actuelle 2013	Variation entre Projet et sans projet
Situation actuelle 2013	459 792	24 200	483 992	-	
Situation future 2030 SANS projet	599 916	31 575	631 491	30,48%	
Situation future 2030 AVEC projet	599 515	31 553	631 068	30,39%	-0,07%

Figure 10 - Extrait de l'étude d'impact

La consommation énergétique des véhicules dépend du nombre de kilomètres qu'ils parcourent. C'est donc pour cela que la consommation énergétique varie beaucoup entre 2013 et 2030 mais est quasi identique entre les situations 2030 sans et avec projet.

Scénario	Consommation énergétique en tonne équivalent pétrole/jour	Émission de CO ₂ en tonne/jour
Situation actuelle 2013	29.9	100.4
Situation future 2030 SANS projet	38.8	131.1
Situation future 2030 AVEC projet	38.8	131.0

Figure 11 - Extrait de l'étude d'impact

L'évolution marquante entre 2013 et 2030 est issue du modèle prospectiviste de déplacement de l'État (Modus) qui intègre les évolutions de localisation de l'habitat et des emplois. L'évolution des parts modales à l'échelle de l'Île-de-France y est incluse. Le projet tel que présenté n'est pas de nature à bouleverser les parts modales à l'échelle du modèle francilien. Par ailleurs, le modèle francilien transcrit sur le réseau routier un nombre de véhicules mais ne définit pas le nombre de vélos qui y passera. Il est donc très probable qu'au regard de l'évolution du parc roulant (l'électrification des motorisations n'est, ici, pas modélisée), de l'augmentation des parts modales de cyclistes, que la consommation énergétique des véhicules parcourant le projet sera en fait moins élevée. La situation qui est donc présentée dans l'étude d'impact est la situation au pire. Elle montre cependant que le projet n'augmente pas les consommations énergétiques et aurait même tendance à les réduire.

Commentaire commissaire enquêteur : Réponse dont il résulte que le projet apportera certes, des améliorations sur plusieurs points (circulation vélos et piétons, esthétique urbaine, logique des itinéraires, espaces plantés, etc), mais pas de façon significative sur les consommations d'énergie.

6/ Environnement et biodiversité

Une longue contribution s'attache à traiter du sujet de l'environnement et de la biodiversité (M. L. Blanchard obs. 34 RD). Sont ainsi évoqués : la possibilité de renforcer la trame verte par la création d'un corridor écologique entre le Parc de Saint-Cloud et la colline Brimborion et en établissant le passage de la faune et le transit des oiseaux, la réduction au maximum des aménagements minéraux du projet, une approche concernant le traitement de la trame noire (éclairage nocturne) et de la trame blanche (pollution sonore). Ailleurs, c'est l'impact sur la traversée en voiture du Parc de Saint-Cloud qui est soulignée: « a-t-on mesuré les effets

déplorables sur la végétation et la faune de ce magnifique parc, de l'afflux de véhicules... ? » (Mme Deak-Mikol, obs. 49). Parmi ces sujets, y a-t-il certains qui ont été évoqués lors de la préparation du projet ? Y a-t-il certains points qui sont ou pourraient être étudiés pour améliorer ce projet ?

En ce qui concerne les eaux pluviales, le dossier d'enquête indique (Pièce E4, page 9), que dans le cadre du projet, 41,6% de la surface du projet sera gérée par infiltration des eaux pluviales et le reste sera rejeté au réseau unitaire. Il n'est pas indiqué en revanche si ces chiffres représentent une amélioration ou une détérioration de la situation actuelle. Est-on en mesure de fournir cette information, sans laquelle les chiffres fournis ne présentent pas beaucoup d'intérêt ?

Réponse CD 92 : Il est à noter que l'échangeur actuel est loin de constituer un modèle de corridor écologique, au regard de l'intensité du trafic automobile qui le traverse et de son caractère quasi-exclusivement minéral. Le projet porte en lui-même de fortes ambitions de désimperméabilisation et de renaturation des sols, qui amélioreront la situation, et qui seront de nature à favoriser l'accueil de la flore et de la petite faune, voire idéalement à y recréer des habitats, en particulier pour l'avifaune. Cela étant dit, au-delà des positions de principe, il est difficile de penser raisonnablement que ce croisement de deux routes départementales importantes et d'une route nationale très circulée, même réaménagé, pourra réellement constituer un véritable corridor écologique entre le parc Brimborion et le parc de St-Cloud. Il suffit pour cela d'observer une carte pour constater que la RN 118 constitue une barrière très défavorable à la faune terrestre et ce, d'autant moins que le bas du parc de St-Cloud est très fréquenté par le public.

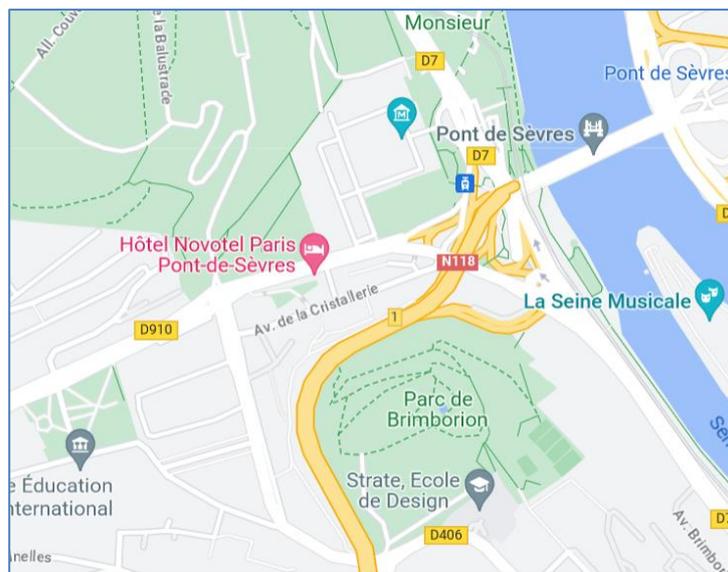


Figure 12 : Extrait de cartographie Google Maps

A contrario, le bureau d'étude CERE considère même que développer des liens entre l'emprise projet et les corridors écologiques aux alentours de l'échangeur dans des zones où l'habitat n'est pas favorable pourrait conduire à aggraver la mortalité des espèces considérées en raison du trafic routier très élevé. Il est donc probable qu'un nouveau corridor écologique, s'il se met en place, concernera plutôt l'avifaune et plutôt avec l'île de Monsieur.

En revanche, le sujet de la trame noire est traité en concertation avec l'Établissement Public Territorial (EPT) Grand Paris Seine Ouest (GPSO), gestionnaire de l'éclairage public, la décision finale d'extinction ou de limitation des flux lumineux pendant la nuit revenant cependant in fine aux maires, détenteurs de la police de la circulation et garants de la sécurité publique en agglomération. Il n'est en tout état de cause pas imaginable, du point de vue du Département, de ne pas éclairer du tout cet échangeur, pour des raisons de sécurité routière, cycliste et piétonne.

L'observation relative à la traversée en voiture du parc de St-Cloud est quant à elle un peu hors sujet par rapport au périmètre de l'enquête publique, et il faut noter que le Département n'a aucune compétence sur la gestion de ces accès, qui relève du Centre des Monuments Nationaux (CMN). Le CMN y a d'ailleurs instauré un péage (deux et trois roues à moteur : 3 €, automobiles : 5,50 €, et cars de tourisme et cars scolaires : 20 €) et, selon nos informations, chercherait actuellement à limiter les possibilités de traversée du parc en véhicule à moteur. Cela dit, rien n'indique que, une fois les travaux terminés, l'aménagement de l'échangeur exercera une influence quelconque sur la traversée du Domaine.

Commentaire commissaire enquêteur : La configuration de l'échangeur et la densité du trafic à cet endroit rendent, à mon avis, les réponses concernant la demande de création d'un corridor écologique et l'extinction de l'éclairage, sages et raisonnables. En revanche il me semble que l'interdiction ou du moins la réduction de circulation motorisée dans le Parc de Saint Cloud serait souhaitable et bienvenue.

En ce qui concerne les eaux pluviales, le dossier d'enquête indique (Pièce E4, page 9), que dans le cadre du projet, 41,6% de la surface du projet sera gérée par infiltration des eaux pluviales et le reste sera rejeté au réseau unitaire. Il n'est pas indiqué en revanche si ces chiffres représentent une amélioration ou une détérioration de la situation actuelle. Est-on en mesure de fournir cette information, sans laquelle les chiffres fournis ne présentent pas beaucoup d'intérêt ?

Réponse CD 92 : Actuellement, l'ensemble des eaux pluviales de voirie se rejette principalement dans les réseaux unitaires, et environ 10 900 m² de surface sont perméables et s'infiltrent.

❖ **Existant :**

	Surface	Coefficient de ruissellement	Surface active
Surface imperméable	42 739 m ²	1,0	42 739 m ²
Surface perméable	10 907 m ²	0,3	2 374 m ²
TOTAL	53 646 m²	/	45 113 m²

Dans le cadre du projet d'aménagement, le Département va créer environ 7 000 m² de surface perméable supplémentaire, passant de 10 907 m² à 17 031 m².

❖ **Projet :**

	Surface	Coefficient de ruissellement	Surface active
Surface imperméable	36 615 m ²	1,0	36 615 m ²
Surface perméable	17 031 m ²	0,3	5 110 m ²
TOTAL	53 646 m²	/	41 725 m²

Les surfaces actives, contribuant au ruissellement des eaux de pluie sont alors réduites de 3 388 m². Les eaux pluviales ne seront plus rejetées uniquement vers le réseau unitaire, puisqu'une partie des eaux de pluies atterrissant sur la voirie vont s'acheminées vers la noue d'infiltration, la tranchée drainante et les bassins PPRI. 41,6% des eaux pluviales de voirie sont donc détournées du réseau d'assainissement, quand aujourd'hui toutes les eaux y sont renvoyées, grâce aux configurations géométriques légèrement dénivelées, ce qui permet par ailleurs de contribuer à la revitalisation des nappes. Le reste des eaux pluviales sera collecté au moyen d'avaloirs raccordés aux réseaux unitaires.

Surface active projetée = surface imperméable projetée + surface perméable projetée.

Surface imperméable projeté = 41,6% infiltration + 58,4% réseaux unitaires

La situation projetée permet donc bien d'améliorer la situation existante en :

- Favorisant la gestion des eaux pluviales à la parcelle ;
- Jouant un rôle dans la prévention des surcharges hydrauliques des réseaux d'assainissement urbains via la construction de bassins de retenue-restitution des eaux pluviales dont les rejets au réseau unitaire s'effectuent à débit limité ;
- Équipant les bassins de dispositifs de confinement des pollutions accidentelles.

Le projet constitue donc une très nette amélioration de la situation actuelle.

Commentaire commissaire enquêteur : Les chiffres et les explications indiqués par le CD 92 fournissent la réponse à la question soulevée. Effectivement, une amélioration très significative peut être constatée.

7/ L'accès à l'île de Monsieur

L'accès vers ce site fait également l'objet d'observations : *« A minima, prévoir un passage vélos dans les 2 sens entre la base nautique et la grand rue »* (M. Nicolas Samson, obs. 43 RP11). *« je suis usagère du parc de l'île de Monsieur, l'accès devient cauchemardesque dès que le passage - via le Parc de Saint Cloud- est fermé, par exemple tous les soirs d'hiver, lors de festivals ou spectacles divers »* (Mme E. Hellot, obs. 17 RD). Ce point a-t-il été étudié ? Pensez-vous pouvoir proposer une solution satisfaisante allant dans le sens exprimé ?

Réponse CD 92 : Le projet prévoit bien un itinéraire pour les cyclistes entre la base nautique du parc de l'île Monsieur et la Grande rue à Sèvres, par la traversée sécurisée de la RD 7 en sortie du parc, puis le passage par le parvis de la Manufacture de Sèvres, puis un aménagement séparé longeant la promenade des jardins. Cet itinéraire se raccordera dans quelques années à celui qui est prévu le long de la RD 910 à Sèvres et Chaville, et permettra de rejoindre les Yvelines. S'agissant de la fermeture nocturne du parc de St-Cloud, cette difficulté sera contournée par la création d'un itinéraire sécurisé, actuellement à l'étude, sur le domaine public en bordure de la RD 7 entre le pont de St-Cloud et le pont de Sèvres. La livraison prévisionnelle de ce projet est à l'horizon 2027.

Commentaire commissaire enquêteur : Les éléments fournis apportent la réponse souhaitée.

8/ L'ascenseur

Le sujet de l'ascenseur n'est traité que dans le cadre d'une seule des observations enregistrées : *« je m'inquiète qu'un simple ascenseur soit mis en place en sortie du T2. Ces appareils sont trop souvent en panne ou « maintenance »... »* (OH, obs. 12 RD). Effectivement, l'observation me semble très pertinente compte tenu de la fragilité de ce type de matériel et des actes d'incivilité que malheureusement on rencontre. Quel dispositif de surveillance est envisagé pour que cet ascenseur puisse fonctionner de façon régulière sans trop « d'indisponibilité » ? L'avis de l'Autorité Environnementale de 2014 soulevait déjà ce point et la réponse indique que le Département des Hauts de Seine est « en discussion pour la gestion par ses propres services d'exploitation... » Pièce F , page 18). Un protocole plus précis a-t-il pu être établi depuis la formulation de cette réponse ?

Réponse CD 92 Il est indéniable que ce type de matériel s'avère difficile à exploiter en extérieur, où il est soumis aux aléas climatiques et aux risques d'incivilités et de vandalisme. Le Département n'a pas l'obligation de prévoir ce type de dispositif,

d'ailleurs il s'en passerait volontiers, mais il le fait pour des raisons de commodité pour les personnes à mobilité réduite, puisque le cheminement par la voirie est nettement plus long. Dans le cadre, il conclura un contrat de maintenance avec un prestataire de service afin de surveiller, d'entretenir et de dépanner ces matériels. À noter donc qu'en cas d'indisponibilité, l'ensemble de la voirie étant rendue accessible dans le cadre du projet, les cheminements alternatifs seront possibles dans toutes les directions pour les personnes à mobilité réduite, et qu'ils seront jalonnés à cet effet depuis les ascenseurs.

Commentaire commissaire enquêteur : En ce qui concerne la maintenance de l'ascenseur, je note qu'il y a une évolution par rapport aux éléments fournis dans le dossier d'enquête : ainsi, il n'est plus question d'une gestion par les services du Département mais à travers un contrat avec un prestataire privé. Dans cette hypothèse, il faudra être particulièrement vigilant quant à la réactivité de l'attributaire du marché car l'expérience montre souvent que des périodes trop longues d'indisponibilité pour ce type de matériel induisent une critique très sévère de la part des utilisateurs et ce, même si d'autres solutions d'accès seraient disponibles.

9/ Avis défavorables ou réservés

La plupart des avis comportent des observations, des suggestions et/ou des critiques, mais seules 3 personnes émettent des avis qui sont nettement négatifs, voir défavorables au projet. Tous indiquent les arguments qui les ont conduits à rejeter ce projet : le coût du projet, les nuisances du chantier (M. Niell, obs. 42 RP10), le fait que l'ouvrage actuel assure déjà une circulation voitures fluide et « *qu'il semblerait que le plaisir de tout casser l'emporte* » (M. Guibbaud, obs. 30 RP9) et que même les circulations piétons et vélos fonctionneraient correctement et que les arguments avancés ne justifient pas ce projet dont le coût serait mieux investi dans la rénovation énergétique (DT, obs7 RD).

Réponse CD 92 : L'observation relative aux circulations piétons et cyclistes qui fonctionneraient correctement est manifestement complètement fautive, circuler à pied ou à vélo dans l'échangeur actuel constituant une gageure, et présentant d'évidents dangers pour celui qui s'y risquerait. Les deux autres observations, qui portent d'une part sur le coût et les nuisances du chantier, et d'autre part sur le fait que l'ouvrage actuel assurerait une circulation voiture fluide (ce qui est tout de même très relatif), appellent une même réponse. L'objectif de l'opération n'est pas de faciliter ou d'encourager la circulation automobile dans ce secteur déjà très chargé, mais au contraire de partager l'espace public au détriment des modes motorisés et au profit des modes actifs. Elle ambitionne également de mettre en valeur le patrimoine culturel du site, et le patrimoine végétal. Elle prévoit d'ailleurs un important renforcement de la végétalisation, résistante aux effets de la transition climatique, une gestion plus efficace de l'eau, et un remplacement de l'ensemble des matériels, notamment d'éclairage public

et de signalisation tricolore, par des matériels moins énergivores. Certes, à court terme, ce projet mobilisera d'importantes ressources budgétaires et créera des nuisances pendant les travaux. Il s'agit cependant d'un investissement que consent le Département pour le cadre de vie, l'attractivité du territoire et ce, pour les générations à venir.

Commentaire commissaire enquêteur : La réponse du CD 92 comprend les éléments qui réfutent les objections élevées dans les avis émis par les administrés. Je note en effet que sur les 4 arguments avancés pour rejeter le projet :

- Dans l'ensemble des avis reçus, la quasi-totalité des administrés font part de leur mécontentement en ce qui concerne la circulation des piétons et des cyclistes,
- Le coût du projet ne constitue pas un élément de la présente enquête publique
- Les nuisances du chantier représentent un paramètre inhérent à toute opération d'aménagement et leur prise en compte interdirait la réalisation de tout projet. Sur ce point le CD 92 développe longuement les actions qu'il compte entreprendre pour réduire leur impact.
- En ce qui concerne la circulation des véhicules à certaines heures, n'est pas particulièrement fluide et quand bien même elle le serait, ce point ne constitue pas l'objet du projet comme l'indique d'ailleurs le CD 92.

10/ Avis favorables au projet

A contrario des avis défavorables, des contributions expriment leur adhésion au projet et dans ce cas aussi, avec des arguments détaillés : diminution de la pollution sonore, ouverture de la perspective vers le musée de la Manufacture de Sèvres, plantation d'arbres supplémentaires et création d'îlots de fraîcheur (M. Berthon, obs. 19 RP8 et obs. 44 RP12). M. Grégoire de La Roncière, maire de Sèvres, dépose également une contribution représentant l'avis de la ville de Sèvres en faveur du projet. Parmi les nombreux arguments présents dans le document il est indiqué : le partage plus équilibré de l'espace public, l'établissement de continuités végétales le long des trottoirs, l'aménagement harmonieux des giratoires, la mise en valeur du patrimoine. Enfin, certains avis favorables sont accompagnés de quelques observations ou réserves : « *Hormis... ce projet me plaît et je ne doute pas de sa capacité à embellir l'espace public, mettre en valeur le patrimoine et améliorer la lisibilité de cet échangeur* » (M. Maximilien Lecorbeiller, obs. 14).

Réponse CD 92 : Le Département prend acte de ses remarques favorables et motivantes pour la suite de l'opération.

Commentaire commissaire enquêteur : Hormis les quelques avis qui manifestent explicitement leur adhésion au projet, on peut considérer que l'ensemble des avis qui expriment des remarques et observations dans le sens d'une « bonification » du projet, ne sont pas défavorables à cette opération mais souhaitent simplement l'améliorer. Ainsi, l'ensemble de ces avis pourraient être classés « favorables mais sous condition ou avec réserves »

11/ Questions diverses

Parmi les questions posées hors des thèmes ci-dessus : « *il manque un descriptif des éclairages une fois l'aménagement terminé* » (M. Blanchard, obs. 34 RD), et « *le dossier ne comporte pas le diagnostic archéologique préventif devant la manufacture de Sèvres, alors qu'il était annoncé* » (Mme Deak-Mikol, obs. 49 RD). Quelles réponses peuvent être apportés à ces observations ?

Réponse CD 92 S'agissant du descriptif de l'éclairage : le projet prévoit un mobilier d'éclairage adapté à la fonction des espaces publics du projet.

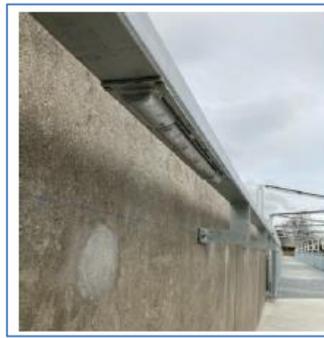
- L'éclairage routier (RD 7, RD 910) sera assuré par un modèle type Hestia de la société Comatelec, ou similaire.



- L'éclairage des circulations actives (jardins Manufacture, cristallerie) sera assuré par un modèle de candélabres type Shuffle LED de la société Comatelec, validé par les services de l'État en charge de l'Architecture et du Patrimoine, ou similaire.



- L'éclairage de la nouvelle passerelle (Pont de Sèvres) sera assuré par un appareil filant encastré dans la sous face du garde-corps.



S'agissant des procédures en matière d'archéologie : le Département a réceptionné le rapport de diagnostic archéologique en cours d'enquête (fin septembre 2023). Au vu des résultats de ce diagnostic d'archéologie préventive, la DRAC a informé le Département que le terrain concerné ne donnera lieu à aucune prescription postérieure. Le terrain est donc libéré de toute contrainte au titre de l'archéologie préventive. Le Département va actualiser sa communication sur son site internet.

Commentaire commissaire enquêteur : Je prends note de ces compléments d'information.

TABLEAU GENERAL DES OBSERVATIONS

N° OBS	Date	Support	Nom	Caractéristiques des observations										Observations		
				Circulation vélos et relation vélos/piétons	Durée et nuisances chantier	Accès 16/24 rue Troyon	Coût projet	Circ. autos et TC	Enviro et bio diversité	Accès île de M.	Asc.	Avis défavor. ou réservé	Avis favor.			
1	11/09/2023	RD	SL	X												
2	14/09/2023	RP 1	Xavier HACQ			X										
3	20/09/2023	RP 2	anonyme													Sans objet
4	22/09/2023	RP 3	anonyme													Sans objet
5	25/09/2023	RP 4	anonyme													voir obs. 49
6	26/09/2023	RP 5	François HACQ			X										avec projet proposition
7	26/09/2023	RD	DT	X	X		X		X				X			
8	27/09/2023	RP 6	Roseline DESGROUX		X	X										
9	28/09/2023	RD	Jean Marc WEULERSSE	X												
10	28/09/2023	EM	Yves GUEGUEN	X												
11	30/09/2023	RD	Roberto GISO	X												
12	30/09/2023	RD	OH	X								X				
13	30/09/2023	RD	Erwan QUEINNEC	X												
14	01/10/2023	RD	Maximilien LECORBEILLER	X												
15	01/10/2023	RD	SP	X												
16	02/10/2023	RP 7	Christine SOMMACAL	X												"Ville à vélo" Chaville-Sèvres
17	02/10/2023	RD	Emmanuelle HELLOT	X												
18	03/10/2023	RD	IDF Collectif Vélo	X												Contribution avec 8 pages propositions
19	03/10/2023	RP 8	Frédéric BERTHON												X	
20	04/10/2023	RD	EM	X												
21	05/10/2023	RD	Rémi LOUVEL	X												

N° obs.	Date	Support	Nom	Circulation vélos et relation vélos/piétons	Durée et nuisances chantier	Accès 16/24 rue Troyon	Coût projet	Circ. autos et TC	Enviro et bio diversité	Accès île de M.	Asc.	Avis défavor. ou réservé	Avis favor.	Observations
22	08/10/2023	RD	Antenne MDB St-Cloud Garches à vélo	X										Contribution avec 8 pages propositions
23	08/10/2023	RD	Agnès COSTA	X	X								X	
24	08/10/2023	RD	Olivier GRALL	X										
25	08/10/2023	RD	SP	X										
26	08/10/2023	RD	Antoine GARDETTE	X										
27	08/10/2023	RD	Olivier GRALL	X										
28	08/10/2023	RD	Camille	X										
29	08/10/2023	RD	Perrine LANDON	X										
30	09/10/2023	RP 9	Y. GUIBBAUD									X		
31	09/10/2023	RD	PN	X										
32	09/10/2023	RD	FM	X										
33	09/10/2023	RD	Benoît MAGNERON	X										
34	10/10/2023	RD	Luc BLANCHARD	X										Assoc. Val de Seine Vert
35	10/10/2023	RD	Charlotte KRYCHOWSKI	X										
36	10/10/2023	RD	PR	X										
37	10/10/2023	RD	SR	X										
38	10/10/2023	RD	Mathilde BROGNART	X										
39	10/10/2023	RD	Sophie PIGNATO	X										
40	10/10/2023	RD	Sandrine	X										
41	10/10/2023	RD	Anne-Cécile DAUTIEU	X										
42	10/10/2023	RP 10	Hérbert NIELL		X		X					X		
43	10/10/2023	RP 11	Nicolas SAMSON							X				
44	10/10/2023	RP 12	Frédéric BERTHON										X	

N° obs.	Date	Support	Nom	Circulation vélos et relation vélos/piétons	Durée et nuisances chantier	Accès 16/24 rue Troyon	Coût projet	Circ. autos et TC	Enviro et bio diversité	Accès île de M.	Asc.	Avis défavor. ou réservé	Avis favor.	Observations
45	11/10/2023	RD	BB	X										
46	11/10/2023	RD	LT	X										
47	11/10/2023	RD	Nicolas de BELILOVSKY	X										
48	11/10/2023	RD	AF	X										
49	11/10/2023	RD	Isabelle DEAK-MIKOL		X			X	X					
50	11/10/2023	RD	Grégoire de LA RONCIERE, Maire de Sèvres										X	Contribution 5 pages

RD = registre dématérialisé
 RP 1 = registre papier avec le no. de l'observation
 EM = observation envoyée par email

RD= registre dématérialisé ; RP= registre papier ; O= observation orale



Fait le 5 novembre 2023
 Adrian BOROS

DOCUMENT N° 2

CONCLUSIONS ET AVIS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR CONCERNANT LE PROJET D'AMENAGEMENT DE L'ECHANGEUR DE LA MANUFACTURE DE SEVRES

SOMMAIRE

1. <u>INFORMATIONS CONCERNANT L'ENQUETE PUBLIQUE</u>.....	page 53
1.1. PROJET CONCERNE PAR L'ENQUETE.....	page 53
1.2. ACTEURS DU PROJET.....	page 54
1.3. CADRE JURIDIQUE.....	page 54
1.4. DECLENCHEMENT DE LA PROCEDURE.....	page 54
1.5. PUBLICITE, AFFICHAGE ET ACCES AU DOSSIER D'ENQUETE.....	page 55
1.6. DEROULEMENT DE L'ENQUETE.....	page 55
1.7. REUNIONS ET VISITES.....	page 56
1.8. CONTENU DU DOSSIER D'ENQUETE.....	page 56
1.9. PARTICIPATION DU PUBLIC.....	page 56
2. <u>AVIS EXPRIMES ET COMMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUETEUR</u>	page 57
3. <u>AVIS MOTIVE DU COMMISSAIRE ENQUETEUR</u>	Page 60
4. <u>CONCLUSIONS MOTIVEES</u>.....	page 62

DOCUMENT N° 2

CONCLUSIONS ET AVIS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR CONCERNANT LE PROJET D'AMENAGEMENT DE L'ECHANGEUR DE LA MANUFACTURE DE SEVRES

1. INFORMATIONS CONCERNANT L'ENQUETE PUBLIQUE

1.1. PROJET CONCERNE PAR L'ENQUETE

La présente enquête publique concerne le réaménagement de l'échangeur routier de la Manufacture de Sèvres et elle porte essentiellement sur les aspects liés à l'impact des travaux de réorganisation de cet échangeur sur le milieu aquatique.

En effet, l'opération programmée à cet endroit a déjà fait l'objet d'une enquête publique en 2013/2014 (enquête qui avait donné lieu à un avis favorable accompagné de plusieurs réserves et recommandations). En 2014, au stade des études préliminaires et suite aux concertations menées dans le cadre du projet avec les services de l'Etat (DRIEA, DRIEE), il apparaissait que le projet était soumis au régime de la Déclaration au titre de la rubrique 3.2.2.0 relative aux mouvements de terres effectuées dans le champ d'expansion des crues (surface soustraite inférieure au seuil des 10 000 m²), et dans ce cas, il n'était pas nécessaire d'organiser une enquête publique au titre de la loi sur l'eau.

Cependant, durant les années 2020/2022, les études détaillées de la maîtrise d'œuvre ont confirmé la nécessité de soumettre le projet à une autorisation environnementale, d'une part au regard du Code de l'environnement, article R214-1, au titre de la loi sur l'eau, et plus précisément sur les remblais du projet en zone inondable (rubrique 3.2.2.0. car le remblais dans le lit majeur concerne finalement une surface de 16.624 m²), et d'autre part en raison d'une dérogation sollicitée par le porteur du projet au regard du Code de l'Environnement, article L 411-2 par rapport à la législation relative aux espèces protégées : il est envisagé la destruction ponctuelle d'individus et habitats notamment de chiroptères.

1.2. ACTEURS DU PROJET

Sont concernés par la présente opération en tant qu'acteurs directs:

- La ville de Sèvres sur le territoire de laquelle se situe l'opération
- L'Etat, gestionnaire de la voie RN 118, au titre des modifications qui y sont envisagées
- Le Conseil Départemental des Hauts de Seine, porteur du projet et maître d'ouvrage

1.3. CADRE JURIDIQUE

Le projet qui fait l'objet de la présente enquête publique s'appuie sur les textes suivants :

- le Code de l'Environnement, articles L 123-1 à L123-18 et R 122-9, R 123-1 à R 123-27 qui fournissent les détails de la procédure d'enquête publique environnementale.
- Le Code de l'Environnement, articles L 214-1 à L 214-11 et R 214-1 à R 214-56 qui fournissent la nomenclature des installations, ouvrages, travaux et activités soumis à autorisation ou à déclaration.
- Le Code de l'Environnement, articles L 181-1 à L 181-32 relatifs à l'autorisation environnementale.
- Le Code de l'Environnement, articles L 122-1 à L 122-3-3 et R 122-1 à R 122-15 relatifs aux études d'impact.

1.4. DECLENCHEMENT DE LA PROCEDURE

Cette enquête a été déclenchée par une demande formulée le 9 mai 2023 par le Président du Conseil Départemental des Hauts de Seine auprès du Président du Tribunal Administratif de Cergy Pontoise sollicitant la désignation d'un commissaire enquêteur pour une enquête publique ayant pour objet « *La requalification de l'échangeur de la Manufacture de Sèvres* ».

Les conditions du déroulement de l'enquête ont été définies dans l'arrêté du Président du Conseil Départemental des Hauts de Seine du 10 août 2023. L'enquête relève des dispositions du Code de l'Environnement.

1.5. PUBLICITE, AFFICHAGE ET ACCES AU DOSSIER D'ENQUETE

L'enquête s'est déroulée sur le territoire de la commune de Sèvres

L'information du public a été effectuée dans les conditions réglementaires :

- un avis annonçant l'enquête dans 2 journaux, annonce publiée 15 jours avant l'enquête et renouvelée durant la première semaine de l'enquête,
- des affiches apposées sur le site de la future opération ainsi que sur les panneaux administratifs de la ville de Sèvres
- Information diffusée sur le site internet du Conseil Départemental des Hauts de Seine, sur le site de la ville de Sèvres et sur le site de la société hébergeant le registre dématérialisé.

L'accès au dossier et au dépôt d'observations était assuré :

- A partir d'un poste informatique mis à disposition dans les locaux de la mairie de Sèvres
- Par une consultation directe du dossier papier, aux heures habituelles d'ouverture de la mairie de Sèvres et le dépôt d'observations sur le registre papier ouvert en mairie de Sèvres.
- Par un échange direct avec le commissaire enquêteur lors de ses 5 permanences en mairie de Sèvres.
- Par l'envoi d'un courrier par voie postale au commissaire enquêteur
- Par une consultation et le dépôt d'observations dématérialisées

1.6. DEROULEMENT DE L'ENQUETE

La présente enquête s'est déroulée du lundi 11 septembre 2023 au mercredi 11 octobre 2023 inclus, soit pendant 31 jours consécutifs.

J'ai tenu 5 permanences, aux dates et heures précisées dans l'arrêté du Président du Conseil Départemental des Hauts de Seine en date du 10 août 2023. Les conditions d'installation du commissaire enquêteur, celles prévues pour l'accueil du public et la consultation du dossier par le public ont été très satisfaisantes.

En outre, j'ai pu obtenir des réponses à toutes les questions posées aux cadres administratifs et techniques en charge du dossier et du déroulement de l'enquête, au Conseil Départemental des Hauts de Seine ainsi qu'à la mairie de Sèvres, en amont de l'ouverture de l'enquête, durant le déroulement de celle-ci et enfin, après la clôture de la procédure.

1.7. REUNIONS ET VISITES

Hormis la réunion avec le Conseil Départemental des Hauts de Seine pour la remise du procès-verbal de synthèse après la clôture de l'enquête publique, dans le cadre de cette enquête ont été organisées :

- 2 réunions en visio, avec le CD 92 porteur du projet,
- Une réunion avec Monsieur le maire de Sèvres,
- 2 visites sur le site de la future opération, dont une avec le CD 92

De nombreux autres échanges ont eu lieu, par téléphone, courriel ou lors des permanences du commissaire enquêteur, avec des responsables techniques et administratifs des différentes administrations concernées.

1.8. CONTENU DU DOSSIER

Le dossier soumis à la présente enquête est constitué de 12 documents (en format A3) reliés séparément totalisant 1245 pages. Les documents sont identifiés par des lettres de A à G, les documents E et G étant décomposés respectivement en 4 et 3 documents indépendants.

Commentaire général sur le dossier d'enquête La lecture du dossier d'enquête permet de constater la richesse et l'abondance des informations fournies. Il apparaît que ce dossier a été monté avec beaucoup d'attention, de professionnalisme et technicité. Cependant je dois constater l'absence d'adéquation avec un dossier destiné à une consultation par un public non professionnel et non « averti ». Il résulte clairement que ce dossier, dans sa présentation à l'enquête publique, est conforme à l'analyse qui doit être pratiquée par les organismes techniques et administratifs mais en revanche difficilement exploitable et assimilable en état par des administrés novices dans les domaines évoqués. Le dossier n'atteint donc pas son objectif d'information publique: le résumé non technique aurait dû être : a) un résumé , b) non technique.

1.9. PARTICIPATION DU PUBLIC

La participation du public à cette enquête publique fut relativement forte. 54 observations et avis ont été enregistrés :

- 4 visites lors des permanences
- 12 observations sur le registre papier en mairie de Sèvres et
- 38 observations sur le registre dématérialisé

De plus, l'intérêt du public par rapport à cette enquête s'est largement manifesté également à travers la consultation du dossier dématérialisé :

- 147 visiteurs/internautes ont visité/consulté le dossier d'enquête
- 452 consultations ont été enregistrées pour une ou plusieurs pièces
- 246 téléchargements de la totalité ou d'une partie de ce dossier.

2. AVIS EXPRIMES ET COMMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

De façon générale on constate que les contributions reflètent dans leur grande majorité une seule préoccupation, celle de la sécurité et de la fluidité de la circulation des vélos : ainsi 37 avis (sur 50) traitent partiellement ou uniquement de ce sujet. D'autres sujets, non moins importants, sont ensuite abordés mais de façon ponctuelle, chacun de ces sujets étant traité uniquement par un ou 2 administrés. Des avis très tranchés, en faveur ou opposés au projet, ont fait l'objet chacun d'une catégorie spécifique (pour ou contre le projet) même si, à travers les observations formulées, les avis comportant des suggestions d'amélioration pourraient être classées toutes, dans la catégorie « favorable sous conditions ».

Les avis et observations ont été classés en 10 sujets et thèmes auxquels il a été rajouté un chapitre questions diverses. Le tableau joint permet une vision générale rapide de ces thèmes et de la répartition opérée. Les thèmes retenus sont :

- 1/ Circulation des vélos et relation vélos/piétons**
- 2/ Durée et nuisances du chantier**
- 3/ Accès au 18/24 rue Troyon**
- 4/ Coût du projet**
- 5/ Circulation voitures et transports en commun**
- 7/ L'accès à l'île de Monsieur**
- 8/ L'ascenseur**
- 9/ Avis défavorables ou réservés**
- 10/ Avis favorables au projet**

1/ Circulation des vélos et relation vélos/piétons

Assurer la continuité des pistes cyclables et la fluidité de ce mode de déplacements constituait un des principaux objectifs du projet. Le maître d'ouvrage y concentre une grande partie de ses efforts dans ce sens et cela on peut le constater à travers l'évolution du projet entre 2013 et 2023. De leur côté, les administrés ayant participé à l'enquête ont indiqué espérer des améliorations encore plus importantes dans le sens de la sécurité et de la fluidité de la circulation des vélos, points qui ont fait l'objet de réponses détaillées de la part du CD 92. L'approche affichée par ce dernier va dans le sens d'une mobilisation forte pour donner suite au plus grand nombre d'observations recueillies.

2/ Durée et nuisances du chantier

Quelques administrés s'inquiètent au sujet de la durée de ce chantier et des nuisances qui vont en découler. Tout en sachant qu'aucun chantier ne peut être réalisé sans quelques nuisances, on note le souci du CD 92 pour prendre en compte les inconvénients passagers de cette opération. Beaucoup de détails sont fournis à ce titre pour expliquer les démarches prévues dans le cadre de ce chantier.

3/Accès 18/24 rue Troyon

Le problème évoqué concernant l'accès futur à cet ensemble de bâtiments est réel. Dans sa réponse à cette question le CD 92 s'engage à étudier des solutions tout en précisant qu'aucune, pour l'instant, n'est véritablement satisfaisante.

4/ Coût du projet

Aux questions soulevées par des administrés au sujet de l'importance de la dépense qui sera engagée au profit de ce projet , le CD 92 indique d'une part que le montant prévu est proportionnel à l'importance des travaux à réaliser et, d'autre part, que malgré un coût estimé réaliste au vu de l'importance du projet, des recherches supplémentaires pour réaliser des économies seront entreprises. Enfin, le CD 92 rappelle les améliorations de fluidité et sécurité en termes de circulation vélos et piétons et les autres aspects positifs du projet.

5/ Circulation voitures et transports en commun

Ce sujet divise les contributeurs : certains qui indiquent que la circulation étant fluide ne voient pas l'utilité du projet, et d'autres soulignant le manque de fluidité notamment des transports en commun. Le CD 92 rappelle d'une part le renforcement de la desserte par les transports en commun au droit de cet échangeur (tram, métro, GPE), et d'autre part l'impossibilité de rajouter des files dédiées aux bus qui seraient créées au détriment d'une circulation motorisée déjà très dense à cet endroit.

6/ Environnement et biodiversité

Plusieurs sujets sont évoqués au titre de l'environnement. Le CD 92 répond à l'ensemble des questions mettant en avant :

- l'impossibilité de créer un véritable corridor écologique entre les différents espaces verts du secteur, en raison de l'importante coupure existante constituée par les voies de circulation
- en revanche, une forte prise en compte de l'évacuation des eaux pluviales par une approche plus respectueuse de l'environnement et par une désimperméabilisation importante par rapport à l'existant
- les difficultés pour réaliser une véritable « trame noire » (extinction ou diminution de l'éclairage), compte tenu des raisons de sécurité liés à la densité du trafic dans le périmètre de cet échangeur

Les réponses apportées par le maître d'ouvrage me semblent parfaitement cohérentes

7/ L'accès à l'Île de Monsieur

Contrairement à l'avis exprimé indiquant une absence ou des difficultés d'accès, le CD 92 fournit des éléments utiles pour confirmer les aménagements prévus pour l'accès vers l'Île de Monsieur.

8/ L'ascenseur

L'avis exprimant une inquiétude par rapport au bon fonctionnement ultérieur de cet équipement me semble justifié. Malgré les assurances fournies par le porteur du projet il est indispensable de rester vigilant quant au suivi strict de l'entretien de cet appareil.

9/ Avis défavorables ou réservés

Les rares avis défavorables sont, ou bien non motivés, ou justifiés par des arguments déjà traités dans les thèmes qui précèdent : le coût du projet, l'inutilité de l'opération compte tenu du bon fonctionnement actuel de l'échangeur, les nuisances du chantier à venir. Le CD 92 revient sur ces points en soulignant les efforts qui seront réalisés pour aller dans le sens souhaité par les administrés.

10/ Avis favorables au projet

Deux avis indiquent explicitement leur adhésion au projet en argumentant leur position. En même temps, on peut considérer qu'à part deux autres avis qui expriment leur opposition à cette opération, la quasi-totalité des avis demandent des améliorations ce qui peut être compris comme une adhésion mais avec réserves.

11/ Questions diverses

Deux questions en particulier ont été classées dans ce chapitre, questions auxquelles le maître d'ouvrage apporte des réponses détaillées : le matériel d'éclairage public qui sera installé et la procédure de recherches archéologiques.

Commentaire général

Le dossier présenté dans le cadre de cette procédure par le CD 92 apporte des modifications au projet déjà soumis à une précédente enquête publique en 2013. Cette nouvelle présentation à une enquête publique est due aux obligations réglementaires liées à la loi sur l'eau. La faiblesse des explications fournies sur cet aspect de la démarche, les difficultés de croiser les informations dans un dossier de plus de 1200 pages et les subtilités techniques de la procédure sont probablement à l'origine de l'absence de toute observation en rapport direct avec l'objet de l'enquête.

L'enquête a permis en revanche de mettre en évidence l'intérêt des administrés pour les aspects les plus proches de leurs préoccupations et de leur quotidien : les circulations piétons, les pistes vélos, les nuisances éventuelles du chantier à venir, le fonctionnement de l'ascenseur prévu, etc. Tant le dossier soumis à l'enquête publique que les réponses apportées par le porteur du projet aux observations émises par les administrés montrent un très fort engagement de la part du CD 92 à la réussite de l'opération, à la résolution des problèmes évoqués et à la satisfaction d'un maximum de souhaits exprimés.

Tant le dossier initial que les réponses fournies reflètent à mon avis, la minutie des détails prévus, autant en ce qui concerne la réalisation des ouvrages que dans la conduite du chantier. Ainsi, j'ai noté la volonté du maître d'ouvrage de suivre une grande partie des propositions qui lui ont été suggérées dans le cadre des avis exprimés et d'étudier celles qui présentent encore des difficultés.

Cependant, un effort devra être fait à l'avenir, lors de la présentation de futures enquêtes publiques, pour la conception, dans le cadre du dossier d'enquête, de présentations véritablement accessibles à un public non averti et non professionnel.

3. AVIS MOTIVE DU COMMISSAIRE ENQUETEUR SUR LE PROJET

Après avoir :

- Etudié le dossier constitué par le CD 92, porteur du projet, mis à l'enquête publique en application de l'arrêté du Conseil Départemental des Hauts de Seine en date du 10 août 2023
- Vérifié les avis d'information au public diffusés réglementairement par voie de presse,
- Vérifié la présentation des dossiers mis à la disposition du public dans les locaux de la mairie de Sèvres,
- Préparé et assuré le bon déroulement de l'enquête, et ce en liaison avec les services administratifs et techniques de la ville de Sèvres,
- Contrôlé également l'affichage réglementaire,
- Visité le site du futur projet
- Rencontré le CD 92 porteur du projet, ainsi que Monsieur le maire de Sèvres,
- Enregistré et analysé les observations formulées oralement lors des permanences, par écrit, dans le registre papier, et de façon dématérialisée,
- Remis au porteur du projet, le CD 92, le Procès-Verbal de Synthèse et étudié son mémoire en réponse,

Sur les aspects réglementaires et la procédure suivie :

Je constate :

- Le respect de la procédure de publicité et d'affichage observée par les services des différentes administrations,
- Le respect des aspects réglementaires en ce qui concerne la présentation et le contenu du dossier soumis à l'enquête publique
- La compatibilité des documents contenus dans le dossier avec les textes réglementaires en vigueur,
- L'expérience et la qualification du porteur du projet,
- La qualité du mémoire fourni par le porteur du projet, en réponse au procès-verbal de synthèse du commissaire enquêteur, mémoire très précis et détaillé

Sur le fond de l'enquête et les aspects techniques :

Je considère :

- Que l'opération envisagée s'inscrit dans une démarche générale d'amélioration des caractéristiques urbaines de la circulation, tant en ce qui concerne les véhicules à moteur que les modes actifs de déplacement (piétons, vélos),
- Qu'hormis la partie viaire du projet, l'opération allie d'autres aspects positifs comme un aménagement plus respectueux du parvis de la Manufacture de Sèvres, une prise en compte du traitement des eaux pluviales, une augmentation in fine, du nombre d'arbres de haute tige plantés
- Que l'évolution du projet entre la 1^{ère} enquête publique et la présente consultation est très importante, dans le sens d'une amélioration des détails d'exécution et de la prise en compte des observations initiales formulées
- Que dans l'ensemble des réponses apportées aux avis émis lors de la présente enquête, le CD 92 s'engage à étudier et à analyser un maximum de solutions dans le sens de la satisfaction des observations déposées.

4. CONCLUSIONS MOTIVEES

Au vu des arguments exposés ci-dessus je donne un avis favorable concernant le projet d'aménagement de l'échangeur de la Manufacture de Sèvres avec 4 recommandations :

Recommandation n°1 : conduire une réflexion sur les possibilités d'améliorer la sécurité du segment de voirie mixte vélos/piétons au droit de la Manufacture de Sèvres.

Recommandation n°2 : examiner toutes solutions permettant d'améliorer l'accès et la sortie au droit du 18/24 rue Troyon

Recommandation n°3 : veiller à l'établissement d'un cahier des charges strict pour s'assurer l'exécution d'un entretien pérenne du futur ascenseur

Recommandation n°4 : améliorer, pour les futures enquêtes publiques, la présentation du dossier destiné au public, dans le cadre du résumé non technique



Le 5 novembre 2023

Adrian Boros, commissaire enquêteur

