

Tribunal administratif de Cergy-Pontoise

Préfecture des Hauts-de-Seine

Département des Hauts-de-Seine

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

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

**Rapport d'enquête publique**

## Table des matières

1 Généralités.....	4
1.1 Nature et caractéristiques du projet.....	4
1.2 Objet de l'enquête.....	4
1.2.1 Procédures antérieures.....	4
1.2.2 Procédure actuelle.....	4
1.3 Cadre juridique de l'enquête.....	5
1.4 Composition du dossier.....	5
1.5 Analyse des pièces du dossier.....	7
1.5.1 Pièce A : Objet de l'enquête – Informations juridiques et administratives.....	7
1.5.2 Pièce B : Plan de situation.....	8
1.5.3 Pièce C : Notice explicative.....	8
1.5.4 Pièce D : Plan général des travaux.....	12
1.5.5 Pièce E : Étude d'impact sur l'environnement.....	12
1.5.6 Pièce F : Avis réglementaires exigibles pour l'opération.....	15
1.5.7 Pièce G : Dossier d'enquête parcellaire, 15 pages format A4.....	17
2 Modalités d'organisation et déroulement de l'enquête.....	18
2.1 Organisation de l'enquête.....	18
2.1.1 Désignation du commissaire enquêteur.....	18
2.1.2 Concertation préalable à la procédure d'enquête.....	18
2.1.3 Modalités de l'enquête.....	18
2.1.4 Information effective du public.....	20
2.2 Déroulement de l'enquête.....	22
2.2.1 Personnes entendues.....	22
2.2.2 Permanences.....	22
2.2.3 Courriers reçus.....	23
2.2.4 Incidents.....	23
2.2.5 Inscriptions dans les registres d'enquête.....	23
2.3 Clôture de l'enquête.....	24
3 Déroulement de l'enquête parcellaire.....	24
3.1 Notifications aux propriétaires.....	24
3.2 Constat en fin d'enquête.....	24
3.2.1 Commune de Chaville.....	24
3.2.2 Commune de Sèvres.....	25
4 Analyse des observations, réponses du porteur de projet et appréciations du commissaire enquêteur.....	25
4.1 Procès-verbal de synthèse.....	25
4.2 Réponses du porteur de projet.....	25
4.2.1 Les arbres.....	26
4.2.2 Les pistes cyclables.....	32
4.2.3 Voies uniques par sens de circulations.....	39
4.2.4 Le stationnement.....	46
4.2.5 Les aménagements.....	49
4.2.6 L'eau.....	52
4.2.7 Les commerces.....	54
4.2.8 Les expropriations.....	56
4.2.9 Enquête parcellaire.....	58
5 Délai supplémentaire de remise du rapport et des conclusions du commissaire enquêteur.....	58

6 Annexe.....	59
7 Pièces jointes.....	61
7.1 Arrêtés.....	61
7.2 Publicité.....	61
7.3 Comptes-rendus des réunions publiques d'information.....	61
7.4 Registres d'enquête.....	61
7.5 Enquête parcellaire.....	62
7.6 Courrier.....	62

# 1 Généralités

## 1.1 Nature et caractéristiques du projet

Le projet dit de la « Voie Royale » a pour objectif de réaliser un projet global d'aménagement de la RD 910 conciliant la qualité du cadre de vie et l'efficacité des déplacements.

Il s'inscrit dans la politique départementale d'aménagement des voiries, qui préconise le partage entre axes de desserte et espaces pour les automobiles, les transports en commun, les cycles et les piétons.

La RD 910 sera ainsi aménagée sur 3,8 kilomètres de Sèvres à Chaville.

Le territoire de 3,8 kilomètres à aménager est composé de la route départementale, des circulations douces, de stationnements, de contre-allées et d'espaces verts. Le projet de la « Voie Royale » prévoit :

- L'aménagement de la RD 910 en boulevard urbain, afin d'améliorer son intégration dans l'environnement ;
- Un meilleur partage de l'espace public s'adaptant aux usages constatés et le rendant plus convivial ;
- Une continuité des circulations douces le long de cet axe ;
- Des contre-allées avec du stationnement permettant de développer ou d'améliorer le commerce local ;
- Un alignement d'arbres continu selon les espaces disponibles ;
- La sécurité pour tous les usagers.

## 1.2 Objet de l'enquête

Le présent dossier concerne la mise à l'enquête publique du projet de requalification de la RD 910 entre l'avenue de la Division Leclerc à Sèvres et la rue des Marais à Chaville. Le projet traverse les communes de Chaville, Sèvres et Saint-Cloud (sur une faible portion), localisées dans le département des Hauts-de-Seine.

### 1.2.1 Procédures antérieures

Sans objet

### 1.2.2 Procédure actuelle

Le présent dossier est le support de l'enquête publique des travaux d'aménagement dont le Département des Hauts-de-Seine est le maître d'ouvrage. L'enquête publique porte à la fois sur :

- La déclaration d'utilité publique des travaux d'aménagement de la RD 910 sur les communes de Chaville et Sèvres ;
- L'enquête parcellaire du projet.

Cette enquête est prévue par :

- les articles L.123-1 à 123-18 du code de l'environnement concernant les enquêtes publiques relatives aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement. L'article R.123-1 précise que « font l'objet d'une enquête publique les projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements soumis de façon systématique à la réalisation d'une étude d'impact en application des II et III de l'article R.122-2 et ceux qui, à l'issue de l'examen au cas par cas prévu au même article, sont soumis à la réalisation d'une telle étude » ;
- les articles L.110-1 et suivants de code de l'expropriation pour la maîtrise foncière et par les articles R.131-1 et suivants du code de l'expropriation qui régissent l'enquête parcellaire visant à obtenir la maîtrise foncière des terrains.

### 1.3 Cadre juridique de l'enquête

L'arrêté préfectoral DCPAT/BEICEP n°2019-141 en date du 3 septembre 2019 a prescrit l'ouverture de cette enquête publique environnementale préalable à la déclaration d'utilité publique, conjointe à une enquête parcellaire, concernant le projet de requalification de la RD 910 sur les communes de Chaville, Sèvres et Saint-Cloud.

Cette enquête a eu lieu du lundi 30 septembre au jeudi 31 octobre inclus.

### 1.4 Composition du dossier

- Arrêté préfectoral DCPAT/BCEICEP n°2019-141 portant ouverture de l'enquête publique environnementale et parcellaire ;
- Pièce A : Objet de l'enquête – Informations juridiques et administratives, 19 pages A3 ;
- Pièce B : Plan de situation, 3 pages A3 ;
- Pièce C : Notice explicative, 128 pages A3 ;
- Pièce D : Plan général des travaux, 65 pages A3 ;
- Pièce E : Étude d'impact sur l'environnement, 545 pages A3 ;
- Pièce F : Avis réglementaires exigibles pour l'opération, 9 pages A3 ;
  - Délibération de la Commission permanente des Hauts-de-Seine approuvant le bilan de la concertation et le lancement de la procédure d'enquête publique ;
  - Avis de la Direction régionale des affaires culturelles d'Île-de-France ;
  - Décision de l'Autorité environnementale pour le cas par cas ;

- Avis de la mission régionale de l'Autorité environnementale, 17 pages format A4 ;
- Mémoire en réponse à l'avis de la MRAE du département des Hauts-de-Seine, 54 pages format A4 + annexes :
  - Annexe 1 : Études de trafic,
    - Réalisation de simulations dynamiques de trafic sur la RD 910 entre Chaville et Sèvres, 72 pages format A4 ;
    - Modélisation statique, 57 pages format A4 ;
  - Annexe 2 : Étude acoustique, 41 pages format A3 ;
  - Annexe 3 : Étude air et santé, 62 pages format A3 ;
  - Annexe 4 : Étude de stationnement, 56 pages format A4 ;
  - Annexe 5 : analyse phytosanitaire, 31 pages format A4 ;
  - Annexe 6 : Étude de pollution, 96 pages + annexes format A4 ;
- Pièce G : Dossier d'enquête parcellaire, 15 pages format A4 :
  - Plans parcellaires commune de Chaville, 1 à 3/6 format A1 ;
  - Plans parcellaires commune de Sèvres, 4 à 6/6 format A1.
  - États parcellaires commune de Chaville :
    - Emprises à acquérir en surface et tréfonds, 31 pages format A4 ;
    - Emprises en surface – domaine public, 12 pages format A4 ;
  - États parcellaires commune de Sèvres :
    - Emprises à acquérir en surface et tréfonds, 31 pages format A4 ;
    - Emprises en tréfonds et surface – domaine public, 32 pages format A4 ;
  - Plans de division : 42 format A3 ;
  - Plans de repérage des volumes 4 cahiers de 3 pages, 1 cahier de 5 pages et 2 cahiers de 7 pages format A3.

## 1.5 Analyse des pièces du dossier

### 1.5.1 Pièce A : Objet de l'enquête – Informations juridiques et administratives

Le premier chapitre présente l'objet de l'enquête publique. Il présente le maître d'ouvrage ainsi que les entités administratives concernées ; il précise le cadre réglementaire et rappelle le rôle et les modalités de l'enquête publique.

Dans le deuxième chapitre, les trois étapes de l'enquête publique sont détaillées avec :

- le projet avant enquête publique ;
  - la présentation du cheminement des études préliminaires avec deux solutions d'aménagement global présentées au département et aux villes constitués en comité de pilotage et les concertations préalables engagées avec la RATP et le STIF ;
  - le détail de la concertation du public qui a consisté en une concertation préalable du 23 mai au 23 juin 2016 dans les communes de Chaville et de Sèvres avec deux réunions publiques une à Chaville le 6 juin et l'autre à Sèvres le 11 juin. Des outils d'information avaient été mis en place sous forme de publicités sur le site internet du conseil départemental, dans la revue départementale des Hauts-de-Seine et dans les revues communales de Chaville et de Sèvres . En outre des articles étaient parus dans le quotidien « Le Parisien » les 25 et 27 mai 2016. Le bilan des contributions et des échanges avec le public est présenté.
  - la concertation continue avec la mise en place de groupes de travail sur deux des thématiques considérées comme les plus importantes du projet à savoir les commerces avec le stationnement et les aménagements cyclables. D'autres groupes de travail ont été constitués. Plusieurs réunions ont eu lieu ainsi que des échanges continus.
  - des études préalables à l'enquête publique ont été menées : diagnostic faune-flore, air et acoustique, modélisation de trafic statique pour l'étude d'impact. En outre une étude architecturale et paysagère a été menée afin d'aménager le projet d'aménagement sur ce thème, suite aux avis recueillis lors de la concertation des communes. L'ensemble des propositions de l'étude paysagère et architecturale a été présenté aux acteurs de la concertation continue et approuvé durant le mois de juin 2017.
  - L'autorité environnemental a été consultée sur le dossier d'enquête et sur l'étude d'impact en particulier. L'avis émis par la mission régionale de l'autorité environnementale a fait l'objet d'un mémoire en réponse du maître d'ouvrage.
- Les conditions de déroulement de l'enquête publique sont décrits avec :
  - le rôle du préfet ;
  - l'information et la participation du public ;

- le rôle du commissaire enquêteur ;
- le cas particulier de la suspension de l'enquête publique.
- A l'issue de l'enquête publique sont décrits :
  - le cas particulier de l'enquête complémentaire ;
  - la déclaration de projet ;
  - la déclaration d'utilité publique ;
  - à l'issue de la déclaration d'utilité publique ;
  - au-delà de la déclaration d'utilité publique, la présentation des autres procédures ;
  - la construction et la mise en service.

Dans le troisième chapitre, les textes régissant l'enquête publique sont présentés :

- les codes ;
- les textes spécifiques s'appliquant au projet.

### **1.5.2 Pièce B : Plan de situation**

L'emprise du site est parfaitement situé sur fond de plan Géoportail IGN.

### **1.5.3 Pièce C : Notice explicative**

Le contexte historique et la justification de l'opération par l'analyse de la situation de la circulation et du partage des espaces, introduisent cette notice. Pour répondre à cette situation, le principe d'aménagement retenu est présenté ; il consiste notamment à créer une continuité de cheminements cyclables, de favoriser un meilleur partage de la voie au profit des circulations douces et d'aménager celle-ci en boulevard urbain en favorisant les transports collectifs et ces circulations douces. Ce projet nécessite l'acquisition de 76 parcelles.

Les études préalables et les décisions antérieures ayant conduit au choix de projet sont exposées. Le fonctionnement des instances est décrit (comme dans la pièce A) puis le calendrier des différentes est précisé :

- 1<sup>er</sup> semestre 2014 : étude de faisabilité globale réalisée par le Département proposée aux Villes avec deux solutions d'aménagement ;
- 2<sup>e</sup> trimestre 2014 : modification de l'étude de faisabilité avec prise en compte des remarques des Villes avec détermination de la poursuite du projet par comité de pilotage Département-Villes réuni le 5 décembre 2014 ;
- 11 novembre 2015 : réunion du comité de pilotage qui retient les choix d'aménagement présentés à la suite des ajustements voulus par les Villes durant la suite des études ;



- 11 décembre 2015 et 26 mai 2016 : réunions de concertation entre le Département, la RATP et le STIF ;
- 23 mai → 23 juin 2016 : concertation préalable réglementaire dans les communes de Chaville et Sèvres ;
- 4<sup>e</sup> trimestre 2016 : première réunion avec chacun des groupes de travail mis en place par le Département autour des thématiques les plus importantes du projet, le commerce avec le stationnement et les aménagements cyclables ;
- 1<sup>er</sup> semestre 2017 : échanges continues entre le Département et les Villes, les commerçants, la RATP afin d'amélioration du projet avec concrétisation par une série de réunions et de groupes travail du 7 au 26 juin 2017 ;
- 10 mars 2017 : dépôt du dossier de cas par cas auprès de la DRIEE qui décide le 13 avril 2017 que le dossier est soumis à étude d'impact ;
- 1<sup>er</sup> semestre 2017 : le Département fait réaliser une étude architecturale et paysagère pour améliorer le projet. Cette étude est validée par les acteurs de la concertation continue durant le mois de juin 2017 ;
- 1<sup>er</sup> semestre 2018 : le Département fait réaliser une étude d'avant-projet qui intègre l'ensemble des avis et des remarques retenues de la concertation préalable, les résultats de l'étude architecturale et paysagère, les avis recueillis lors de la concertation continue et les études complémentaires menées sur le projet ;
- 18 mai 2018 : validation définitive par le comité de pilotage Département-Villes des choix retenus pour l'aménagement suite aux concertations et aux études paysagères et avant-projet.

Les différentes variantes sont présentées et comparées. Elles sont au nombre de 9 :

1. Variantes entre bandes cyclables et pistes cyclables : la solution piste cyclable est retenue mais des contre allées sont aussi intégrées ;
2. Variante au niveau du carrefour entre la RD 181 et la RD 910 : la solution séparation des flux en amont du carrefour est préférée à la reprise du carrefour existant ;
3. Variante au niveau du carrefour entre la RD 910 et la rue Albert 1<sup>er</sup> : la solution retenue est l'aménagement d'un carrefour en T pour limiter l'impact du projet sur le stationnement et garantir une meilleure lisibilité ;
4. Variante au niveau du carrefour entre la la RD 910 et le cours du Général de Gaulle : la solution retenue est l'aménagement d'un carrefour en rond-point afin d'offrir une possibilité de retournement ;
5. Variante au niveau du carrefour entre la RD 910 et la rue de la Passerelle : la solution retenue est l'aménagement d'un carrefour en rond-point afin d'offrir une possibilité de retournement et réduire les vitesses excessives ;

6. Variante au niveau de la section entre la limite communale (Chaville-Sèvres) et la rue du Parc Cheviron : la solution retenue est l'aménagement d'une contre-allée « longue » pour garantir un niveau de stationnement suffisant sur ce secteur ;
7. Variante au niveau du carrefour entre la RD 910 et la rue du Parc Cheviron : la solution retenue est l'aménagement d'un carrefour en T de préférence à un rond-point ;
8. Variante sur la section entre la place Gabriel Péri et la rue Midrin ; la solution retenue est l'aménagement en une seule voie en direction de Paris afin de garantir un maximum de stationnement dans le centre ville très commerçant ;
9. Variante sur les contres-allées du centre ville de Sèvres : la solution retenue est l'aménagement d'une contre-allée côté nord.

Les caractéristiques techniques du projet sont présentées. Le projet est découpé en 6 grandes sections homogènes :

- Chaville :
  - section 1 : de la limite communale avec Viroflay au cours du Général de Gaulle ;
  - section 2 : du Cours du Général de Gaulle à la rue Guillermot ;
  - section 3 : de la rue Guillermot à la limite communale avec Sèvres ;
- Sèvres :
  - section 4 : de la limite communale avec Chaville à la rue Gabriel Péri ;
  - section 5 de la rue Gabriel Péri à la rue Lecointre ;
  - section 6 de la rue Lecointre à l'avenue de la Division Leclerc.

Les profils en travers sont ensuite décrits pour chaque section avec les représentations graphiques. Des alignements d'arbres projetés sont parfois très proches de réseaux existants.

Concernant le profil en long, le projet est inchangé par rapport à l'existant et les pentes de trottoirs et des accès sont inférieures ou égales à 4 %.

Concernant les nombreux points d'échanges, ils sont tous rétablis sous la forme de carrefours plans sécurisés avec plusieurs typologies :

- les carrefours à feux : il y en a 5 sur Chaville et 3 sur Sèvres. Des feux tricolores sont également prévus au droit des passages piétons ;
- les ronds-points urbains : il y en a 3 gérés avec feux tricolores sur Chaville et 4 sur Sèvres également gérés avec des feux tricolores.
- Les carrefours plans de type « STOP » ou « Cédez le passage ». Il y en a un sur Chaville et un sur Sèvres.

Les cheminements piétons n'ont jamais une largeur inférieure à 1,40 m. Des barrières de protection sont prévues ponctuellement et les aménagements réglementaires sont prévus pour les personnes à mobilité réduite. Des bandes podotactiles sont également prévues là où ce sera nécessaire.

Une attention particulière a été portée au stationnement à proximité des commerces. Malgré cela il y a une perte totale de 241 places par rapport à la situation actuelle.

Les matériaux envisagés à ce stade du projet sont de l'enrobé pour la chaussée, de l'enrobé fin pour le stationnement et pour les trottoirs, de l'enrobé fin beige pour les pistes cyclables, des sols pavés, des bandes plantées et des aires de jeux. Le projet identifie 7 séquences différentes de plans des sols.

Les aménagements cyclables sont en grande partie sous la forme de pistes uni ou bi-directionnelles créées sur trottoirs de 1;50 m ou 2,50 m de large. Pour la traversée des carrefours importants, les cycles sont redirigés ponctuellement sur la chaussée. Des appuis vélos sont répartis sur l'itinéraire.

Les arrêts de bus sont situés en pleine voie à proximité des arrêts actuels en accord avec la RATP et le STIF.

Concernant les aménagements paysagers, la proposition comporte :

- une diversité d'essences permettant une souplesse d'adaptation au contexte de faubourg dans une vallée délimitée par des massifs forestiers ;
- une palette locale inspirée des forêts d'Île-de-France ;
- une palette urbaine et forestière.

L'intégralité des plantations d'alignement devra être remplacée, à l'exception ;

- sur Sèvres d'un alignement de platane planté sur terre-plein au centre de la Grande Rue ;
- sur Chaville et Sèvres quelques sujets isolés considérés comme remarquables dans le paysage.

Le projet entraînera une augmentation importante du nombre d'arbres plantés le long de la RD910 puisque il y a actuellement 319 arbres dont 35 seront conservés et qu'il y aura 662 arbres à l'issue du projet.

Des bandes plantées compléteront la plantation des arbres. La notice présente à l'aide de 7 planches format A3 les différentes stratégies de plantation.

Étant donné la configuration du projet contraint par les largeurs limitées imposées par les alignements existants des façades, la mise en place de noues d'infiltration n'a pas pu être envisagée pour la gestion alternative des eaux de ruissellement. Cependant la surface imperméabilisée du projet n'a pas été augmentée. La gestion des eaux pluviales sera assurée à l'aide de nouvelles bouches d'engouffrement et l'adaptation de bouches existantes raccordées au réseau existant. Les eaux pluviales de trottoirs sont redirigées vers les bandes plantées et les fosses d'arbres. Les places

de stationnement pourraient être, après étude complémentaire, revêtues en matériaux drainants permettant l'infiltration dans le sol.

L'aménagement de la RD 910 sera réalisé en plusieurs phases de travaux distinctes et successives correspondant aux 6 phases définies précédemment qui devraient s'étaler sur 5 années.

Ce phasage prévisionnel sera dépendant de l'avancement des dévoiements des réseaux concessionnaires et des acquisitions foncières.

Le coût du projet est estimé 55 500 000 € TTC. Ce coût est détaillé en 3 postes principaux, les études, les acquisitions foncières et les travaux.

Les travaux d'espaces verts estimés à 1 545 000 € HT sont intégrés dans le montant total des travaux.

En annexes sont présentés :

- les compte-rendus des réunions de concertations préalables :
  - 26 mai 2016 : présentation à STIF/RATP ;
  - 24 novembre 2016 : réunion commerçants ;
  - 5 décembre 2016 : réunion Comité sévrien du développement durable ;
  - 10 décembre 2016 : Ville de Chaville, conseil communal du développement durable ;
  - 14 décembre 2016 : réunion cyclistes ;
  - 8 juin 2017 : réunion commerçants Chaville ;
  - 12 juin 2017 : réunion STIF/RATP ;
  - 14 juin 2017 : réunion cyclistes ;
  - 15 juin 2017 : réunion commerçants Sèvres ;
  - 7 juin 2018 : comité de pilotage ;
- le bilan de la concertation :
  - la concertation préalable (modalités, mise en œuvre) ;
  - le bilan de la concertation préalable (contributions et échanges avec le public, thématiques des avis du public) ;
  - Conclusion.

### **1.5.4 Pièce D : Plan général des travaux**

La pièce D comporte 54 planches format A3 constituées de plans descriptifs des travaux sur fond de vues photographiques à une échelle proche du 1/250. La présentation est claire et la légende bien détaillée. 30 planches concernent Chaville et 24 planches concernent Sèvres.

### **1.5.5 Pièce E : Étude d'impact sur l'environnement**

Faisant suite au préambule, le résumé non technique fait 134 pages.

Les motivations pour la nécessité de ce projet sont rappelées ainsi que les justifications des solutions retenues. Le plan général des travaux est présenté.

L'état initial permet d'identifier les enjeux.

Le contexte géologique ne pose pas de contrainte particulière au projet.

En matière d'hydrogéologie, une nappe est identifiée comme « masse d'eau du Ternaire du Mantois à l'Hurepoix (H102) ». Au niveau de la zone d'étude, les surfaces sont imperméabilisées ce qui limite grandement le risque d'atteinte de la nappe.

En matière d'hydrologie, le projet est situé dans le bassin versant de la Seine et se développe dans la vallée du Rû de Marivel toujours considéré comme un cours d'eau mais entièrement recouvert. On note aussi la présence d'une source dite source de Saint Germain. L'exutoire de cette source nécessitera de prendre quelques précautions en phase travaux pour maintenir les écoulements.

La cartographie des enveloppes d'alerte des zones humides signale la présence en limite sud-est de la zone d'étude immédiate d'un secteur de probabilité importante de zone humide dont le caractère reste à vérifier.

Aucun risque naturel n'est repéré dans la zone d'étude.

Concernant les enjeux écologiques, un classement en zone à sensibilité écologique modéré est repéré dans la zone d'étude. Il concerne les milieux semi-naturels (boisement sur coteaux) et arbres à cavités de la voirie départementale pouvant héberger des espèces de la faune (chiroptères, oiseaux) et susceptibles d'être concernés par l'aménagement.

Des zones à sensibilité écologique faibles sont repérées. Ce sont des jardins domestiques et les espaces verts des ensembles collectifs, potagers, pelouses de parcs, arbres sans cavités de la voirie départementale.

Concernant le patrimoine naturel, le projet n'impacte pas les sites patrimoniaux qui recoupent les abords de la zone d'étude.

Pour ce qui concerne le patrimoine historique, le projet devra faire l'objet d'un avis préalable de l'architecte des bâtiments de France.

Le projet intersecte plusieurs itinéraires de randonnées piétonnes et cyclistes de grande envergure qu'il devra donc prendre en compte.

Concernant les documents d'urbanisme et particulièrement le SDRIF, il s'agit de concevoir un nouveau type de voiries, au caractère multimodal clairement affirmé, et sur lesquelles la circulation des véhicules particuliers ne serait qu'une fonction parmi d'autres, sans priorité ou privilège particulier. Le projet de requalification s'avère compatible avec cet objectif.

Il doit aussi s'inscrire dans l'orientation « Entrée de ville et Voie royale » du contrat de développement territorial de GPSO.

Le SCOT des Coteaux du Val-de-Seine développe 6 objectifs dont 3 concernent particulièrement le projet, qui sont : « renforcer l'attractivité des coteaux et du Val de Seine, faciliter les déplacements pour améliorer l'accessibilité et offrir un cadre de vie harmonieux ». Le projet participe à la mise en œuvre de ces critères.

Le projet doit prendre en compte des servitudes d'utilité publique relatives en particulier à :

- la protection des monuments historiques et leurs abords ;
- le gaz et l'électricité ;
- les mines et les carrières ;
- les canalisations publiques d'eau et d'assainissement ;
- les télécommunications ;
- les servitudes relatives aux transmissions radioélectriques.

En outre, des réseaux sont présents dans l'emprise du projet qui doivent être pris en considération.

Le contexte démographique de la zone d'étude se caractérise par un habitat de type résidentiel avec des grands ensembles collectifs à proximité de la RD 910 puis des logements individuels à mesure que l'on s'éloigne. La commune de Chaville semble en pleine croissance alors que le nombre de logements tend à diminuer à Sèvres.

Les secteurs les plus représentatifs en terme d'activité sont le commerce, les transports et les services divers et une majorité des emplois relève du secteur tertiaire.

L'essentiel du sol des communes intéressées par le projet est occupé par un tissu urbain résidentiel. Les forêts ont une emprise relativement importantes sur le territoire municipal.

L'essentiel des activités se concentre le long de la RD 910, notamment dans les centres villes ou à proximité des gares routières. L'espace public conserve un caractère largement routier.

La problématique de l'élimination des déchets s'avère particulièrement importante lors de la phase de réalisation des travaux. Les différents plans de gestion approuvés par la région Île-de-France devront être respectés lors de la réalisation des travaux. Par ailleurs, la présence d'amiante étant avérée dans au moins une partie de l'emprise des travaux, les précautions réglementaires devront être suivies.

Un tableau de synthèse des enjeux est présenté qui selon les thématiques et les critères retenus répertorie les contraintes observées pour chaque enjeu et définit un niveau d'enjeu faible moyen ou fort.

Les niveaux d'enjeu forts relevés concernent :

- l'emploi, le commerce, l'industrie et les équipements : le projet doit permettre de valoriser le tissu commercial développé le long de la RD 910 en favorisant l'accessibilité et en créant des espaces publics attractifs. Il devra en être de même pour les équipements publics, de services à la personne et des lieux culturels présents ;
- les traitements des déchets : par le respect des plans de gestion approuvés par la région et en matière d'amiante par le respect scrupuleux des réglementations avec notamment le choix d'entreprises qualifiées pour ce traitement ;
- les transports en commun avec la prise en compte des dessertes, des flux de voyageurs, des temps de transport, l'intermodalité, l'accessibilité ainsi que les diverses contraintes de chaque mode, notamment en phase travaux et la prise en compte de l'arrivée du tram T6 et du Grand Paris Express ;
- les modes actifs de déplacement avec la continuité des itinéraires cyclables et un meilleur partage de l'espace public en faveur des modes actifs de déplacement favorisant le développement des déplacements doux alternatifs aux véhicules motorisés.

Un tableau permet de comparer l'évolution probable de la zone d'étude en cas d'absence de projet et en cas de mise en œuvre du projet. Il met en évidence tous les avantages identifiés du projet.

Un tableau de synthèse des effets du projet sur l'environnement et la santé répertorie les mesures pour éviter, réduire ou compenser ces effets. Les effets sont caractérisés selon qu'ils sont temporaires, permanents, directs ou indirects et selon qu'ils sont positifs, nuls, faibles défavorables ou très défavorables.

Les effets très défavorables relevés concernent les dessertes et la circulation, en phase travaux, des transports individuels et des stationnements, des transports collectifs, des piétons et des PMR et des cycles. Toujours en phase travaux, il y aura des effets très défavorables sur l'environnement sonore et la qualité de l'air. Des modalités de suivi de mesures de ces effets sont proposés.

L'estimation du coût des mesures d'insertion environnementale s'élève à 1 547 000 € HT.

La requalification de la RD 910 pourrait avoir des effets cumulés avec d'autres projets qui sont :

- le réaménagement de l'échangeur de la manufacture de Sèvres ;
- la ZAC Seguin, rives de Seine ;
- la fermeture de la RD 1 entre le pont de Sèvres et le pont de Renault dans le cadre des travaux du GPE.

Le projet de requalification de la RD 910 est compatible avec tous les documents d'urbanisme et tous les plans, schémas et programmes mentionnés à l'article R122-17 du code de l'Environnement en vigueur. Il se conformera aux prescriptions du nouveau SDAGE et aux nouveaux plans de prévention et de gestion de certaines catégories de déchets relevant des articles L541-11, 13 et 14 du code de l'Environnement.

Le projet ne porte pas atteinte aux objectifs de conservation des sites Natura 200 les plus proches.

### **1.5.6 Pièce F : Avis réglementaires exigibles pour l'opération**

Délibération de la Commission permanente des Hauts-de-Seine approuvant le bilan de la concertation et le lancement de la procédure d'enquête publique ;

Avis de la Direction régionale des affaires culturelles d'Île-de-France ;

Décision de l'Autorité environnementale pour le cas par cas ;

Pas de remarque particulière du commissaire enquêteur sur ces documents.

#### **1.5.6.1 Avis de la mission régionale de l'Autorité environnementale**

La MRAe identifie 4 enjeux :

- les déplacements routiers et actifs, la multimodalité, la qualité de l'air et les nuisances sonores ;
- la gestion des eaux pluviales et des eaux superficielles et les risques d'inondation ;
- l'intégration paysagère et les continuités écologiques ;
- les nuisances pendant les travaux.

Les principales recommandations sont :

- analyser les déplacements actuels ;
- les projections de trafic et de stationnements ;
- analyser l'impact du projet sur les nuisances sonores et la qualité de l'air, dans une zone urbaine dense, en justifiant les périmètres d'étude retenus ;
- corriger et compléter l'état initial avec les éléments concernant le rû de Marivel, sa nappe et la source de Saint-Germain, analyser les risques d'inondation par défaillance des barrages des étangs de Corot dans l'état initial, analyser l'impact du projet sur la gestion des eaux pluviales et présenter les mesures d'évitement et de réduction ;
- analyser les enjeux de biodiversité au regard de l'abattage de la quasi-totalité des arbres ;
- analyser les effets cumulés éventuels avec les autres projets et présenter les mesures d'évitement, de réduction et de compensation prévues, y compris en phase travaux.



### **1.5.6.2 Mémoire en réponse à l'avis de la MRAe du département des Hauts-de-Seine**

Le maître d'ouvrage identifie 15 observations et 14 recommandations auxquelles il répond.

Une partie des réponses fait l'objet de corrections apportées dans l'étude d'impact du dossier soumis à l'enquête. Elles ont été écrites en rouge afin d'être facilement repérable dans l'étude.

Le mémoire comporte en annexe :

- des études de trafic (une avec modélisation statique et une avec modélisation dynamique) ;
- une étude acoustique ;
- une étude air et santé ;
- une étude de stationnement ;
- une analyse phytosanitaire non signée et non datée ;
- une étude de pollution.

Les réponses aux observations et aux recommandations sont argumentées excepté deux points :

- la réponse à la recommandation n°9 sur l'analyse phytosanitaire qui n'est ni datée ni signée et donc contestable en l'état ;
- la recommandation d'analyser l'impact du projet de l'abattage de 284 arbres d'alignement (sur 319) au regard des enjeux de biodiversité. Le maître d'ouvrage n'a pas répondu explicitement sur ce point.

### **1.5.7 Pièce G : Dossier d'enquête parcellaire, 15 pages format A4**

Le dossier comprend une notice explicative, les plans parcellaires et les états parcellaires.

Le projet nécessite l'acquisition de 76 parcelles numérotées de 1 à 79 (3 parcelles étant impactées deux fois par le projet) et dont une est déjà la propriété du Département.

Ces acquisitions concernent 36 parcelles privées, 23 parcelles appartenant à une collectivité territoriale ou un établissement public et 17 parcelles appartenant à l'État. A noter la parcelle AC670 référencée comme appartenant à la commune de Chaville étant donné l'incertitude sur le propriétaire.

6 parcelles feront l'objet d'une division en volume.

La majorité des parcelles à acquérir se situe aujourd'hui sur la voirie départementale. Toutefois, 3 bâtiments sont impactés par les acquisitions, un bâtiment de logements sociaux, un pavillon privé et un immeuble privé de logements avec deux commerces en rez-de-chaussée.

Le maître d'ouvrage assurant la conduite de l'opération est le Département des Hauts-de-Seine.

### **1.5.7.1 Plans parcellaires**

Les plans parcellaires sont constitués de planches divisées en deux parties :

- la partie supérieure est une vue photographique sur laquelle est projeté le plan cadastral avec le repérage en jaune des emprises à acquérir objet de l'enquête parcellaire, sur chaque parcelle avec le numéro de la parcelle et la surface correspondante à acquérir. Le repérage des volumes à acquérir est aussi indiqué, en bleu ;
- la partie inférieure représente la même projection du plan cadastral avec les mêmes indications des emprises à acquérir mais sur fond de plan topographique.

### **1.5.7.2 États parcellaires**

Les états parcellaires sont constitués de cahiers distincts par commune (Chaville et Sèvres) et selon qu'ils concernent des emprises à acquérir en surface et tréfonds ou des emprises en surface du domaine public. Ces cahiers rassemblent des tableaux, un par parcelle qui indique, outre la désignation de la parcelle, son adresse, sa nature, sa surface totale, la surface de l'emprise à acquérir, le nom du propriétaire réel ou présumé et l'origine de propriété.

### **1.5.7.3 Plans de division**

Les plans de division sont rassemblés en cahier. Chaque feuillet de format A3 comprend un cartouche, le plan de la parcelle avec la limite de division et les surfaces restantes après division ainsi qu'un cadre destiné à recevoir les signatures des parties prenantes, propriétaire actuel et acquéreur.

### **1.5.7.4 Plans de repérage des volumes**

Les plans de repérage des volumes sont rassemblés pour chaque parcelle dans 2 cahiers représentant l'un l'état existant et l'autre l'état nouveau. Des vues en plan des différents niveaux et une ou plusieurs vues en coupe permettent de définir les volumes objets de la transaction.

## **2 Modalités d'organisation et déroulement de l'enquête**

### **2.1 Organisation de l'enquête**

#### **2.1.1 Désignation du commissaire enquêteur**

Par décision n°E19000051/95 du 24 juin 2019, le Président du tribunal administratif de Cergy a désigné François HUET ingénieur VRD en qualité de commissaire enquêteur.

## **2.1.2 Concertation préalable à la procédure d'enquête**

Il y a eu plusieurs phases de concertation préalable qui sont décrites dans les pièces A et C du dossier avec les bilans de cette concertation en annexe de la pièce C et rappelées dans le chapitre 1.5.3 du présent rapport.

## **2.1.3 Modalités de l'enquête**

### **2.1.3.1 Réunions préparatoires**

**Le 5 septembre 2019**, je me suis rendu au Conseil départemental des Hauts-de-Seine pour une réunion préparatoire.

Étaient présents :

- Monsieur Thomas SANSONETTI chef de service Maîtrise d'ouvrage du pôle attractivité, culture et territoires – direction des mobilités;
- Monsieur Marc COUTURIER Responsable UIR PACT/DM/SMOA ;
- Monsieur Arnaud POUPLIN Chargé d'opération au pôle attractivité, culture et territoires – direction des mobilités, service Maîtrise d'ouvrage ;

Le projet m'a été présenté à l'aide notamment d'un film vidéo qui allait servir de support à la promotion du projet. D'autres documents de présentation à destination du public m'ont été présentés pour avis ainsi que des propositions de déroulés pour les réunions publiques d'information prévues durant l'enquête dans les mairies de Chaville et de Sèvres.

### **2.1.3.2 Visite des lieux**

**Le 10 septembre 2019**, j'ai effectué la visite des lieux avec Monsieur POUPLIN. Nous avons été rejoints par Madame SENET directrice de l'urbanisme à la mairie de Sèvres et avons visité la salle où était prévue la réunion d'information du public le 15 octobre à Sèvres.

J'ai effectué une seconde visite seul le 6 octobre.

### **2.1.3.3 Durée et siège de l'enquête**

L'arrêté préfectoral DCPPA/BEICEP n°2019/141 a défini la durée de l'enquête publique environnementale du lundi 30 septembre 2019 à 8h30 au jeudi 31 octobre 2019 à 17h30 soit pendant 32 jours consécutifs.

Le siège de cette enquête conjointe a été fixé à la mairie de Chaville 1456 avenue Roger Salengro 92370 Chaville.

### **2.1.3.4 Mise à disposition du dossier**

Le dossier d'enquête ainsi qu'un registre papier coté et paraphé par le commissaire enquêteur ont été mis à disposition du public au siège de l'enquête et dans les mairies des communes de Sèvres et de Saint-Cloud.

Le dossier papier et les registres étaient disponibles :

- à la mairie de Chaville :
  - les lundis, mercredis et jeudis de 8h30 à 12h30 et de 13h30 à 17h30 ;
  - les mardis de 13h30 à 17h30 ;
  - les vendredis de 8h30 à 12h30 et de 13h30 à 16h30 ;
  - les samedis de 9h00 à 12h00.
- à la mairie de Saint-Cloud :
  - les lundis, mardis et mercredis de 8h45 à 12h15 et de 13h45 à 17h15 ;
  - les jeudis de 8h30 à 12h15 et de 13h45 à 17h15 ;
  - les vendredis de 8h45 à 12h15 et de 13h45 à 17h00 ;
  - les samedis de 8h30 à 12h00.
- à la mairie de Sèvres :
  - les lundis, mardis, mercredis, jeudis et vendredis de 8h30 à 12h30 et de 13h30 à 17h30 ;
  - les samedis de 8h30 à 12h00.

Un poste informatique était mis à disposition dans chaque lieu de l'enquête pour consulter le dossier au format numérique.

Au plus tard à compter de la date de l'ouverture de l'enquête et pendant toute la durée de celle-ci , le dossier était disponible au format numérique sur plusieurs sites internet :

- sur le site internet du Conseil départemental des Hauts-de-Seine : <http://hauts-de-seine.fr> ;
- sur la plateforme du ministère de l'Écologie : <https://www.projets-environnement.gouv.fr/pages/home/>
- sur le site internet de la préfecture des Hauts-de-Seine : <http://www.hauts-de-seine.gouv.fr/Publications/Annonces-avis/Enquetes-publiques/Enquetes-publiques-2019/RD910>

### **2.1.3.5 Organisation des permanences**

Conformément à l'article 9 de l'arrêté préfectoral, les dates des permanences ont été réparties comme suit :

- Mairie de Sèvres :
  - Lundi 30 septembre, de 9h00 à 12h00 ;
  - Jeudi 17 octobre de 14h00 à 17h00 ;
- Mairie de Saint-Cloud – services techniques :
  - Mercredi 23 octobre, de 14h00 à 17h00 ;
- Mairie de Chaville :
  - Samedi 12 octobre de 9h00 à 12h00 ;
  - Jeudi 31 octobre de 14h00 à 17h00.

### **2.1.4 Information effective du public**

L'arrêté préfectoral DCPPA/BEICEP n°2019/141 précise les mesures de publicité et d'information à mettre en place pour cette enquête.

#### **2.1.4.1 Réunions d'information**

L'article 10 de l'arrêté prévoyait deux réunions d'information et d'échange avec le public.

Un film et des visuels ont permis d'illustrer le projet d'aménagement.

Elles se sont déroulées :

- le mardi 8 octobre à 20h00 à l'espace Atrium de Chaville 3 parvis Robert Schuman ;
- le mardi 15 octobre à 20h00 au Service Espace Loisir (SEL) de Sèvres 47 Grande Rue.

Les deux réunions publiques d'information ont réuni plus de 200 personnes le 8 octobre à Chaville et environ 150 personnes le 15 octobre à Sèvres.

Un compte-rendu de chacune de ces réunions a été établi et transmis au responsable du projet ainsi qu'au préfet. Ils sont joints au présent rapport.

#### **2.1.4.2 Affichage**

L'arrêté prévoyait l'affichage de l'avis quinze jours avant le début de l'enquête et durant toute la durée de celle-ci dans les mairies et dans les emplacements habituels d'affichage administratif, des villes de Chaville, Sèvres et Saint-Cloud et sur les lieux au voisinage des aménagements, ouvrages ou travaux projetés et visibles de la voie publique.

Les maires de Chaville, Sèvres et Saint-Cloud ont fourni un certificat d'affichage de l'avis d'enquête publique qui est joint au présent rapport.

#### **2.1.4.3 Publicité**

Les journaux retenus pour la publicité légale ont été :

- Le Parisien des mardis 10 septembre et 1<sup>er</sup> octobre ;
- Les Échos des mardis 10 septembre et 1<sup>er</sup> octobre ;

Ces annonces légales sont jointes au présent rapport.

L'avis était aussi publié sur plusieurs sites internet :

- sur le site internet de la préfecture des Hauts-de-Seine :  
[http://www.hauts-de-seine.gouv.fr/Publications/Annonces-avis/Enquetes-publiques/Enquetes-publiques-2019/RD 910](http://www.hauts-de-seine.gouv.fr/Publications/Annonces-avis/Enquetes-publiques/Enquetes-publiques-2019/RD%20910)
- sur le site internet du Conseil départemental des Hauts-de-Seine : <http://hauts-de-seine.fr> ;

#### **2.1.4.4 Plaquettes d'information**

Le Département a mis à disposition plusieurs plaquettes d'information sur le projet et sur l'enquête qui ont été largement diffusées afin d'inciter le public à participer à l'enquête et donner son avis et faire part de ses observations.

#### **2.1.4.5 Personnes publiques associées**

Sans objet.

## **2.2 Déroulement de l'enquête**

### **2.2.1 Personnes entendues**

Je n'ai pas auditionné de personne ou service pouvant m'apporter un complément d'information, au sens de l'article R123-16 du code de l'Environnement.

### **2.2.2 Permanences**

Conformément à l'arrêté préfectoral DCPA/BEICEP n°2019/141, l'enquête publique s'est effectivement déroulée du lundi 30 septembre à 8h30 au jeudi 31 octobre 2019 à 17h30 soit pendant 32 jours consécutifs.

Je me suis tenu à la disposition du public au cours des cinq permanences de 3 heures chacune comme stipulé à l'article 9 de l'arrêté.

#### **2.2.2.1 Lieu d'accueil**

Les lieux d'accueil du public étaient situés :

- dans la mairie de Chaville, dans la salle du conseil municipal ;
- dans la mairie de Sèvres, dans le hall d'accueil et un petit bureau annexe ouvert les jours de permanence ;
- dans la mairie de Saint-Cloud, au service de l'urbanisme dans une petite salle de réunion ;

Dans tous les cas, le dossier et le registre papier étaient disposés sur une table en longueur avec plusieurs sièges. Plusieurs personnes pouvaient ainsi consulter le dossier simultanément. Dans chaque lieu, une tablette numérique, mise à disposition, permettait l'accès au dossier numérique.

Les lieux d'accueil des permanences étaient tout à fait satisfaisants.

### **2.2.2.2 Déroutement des permanences**

La participation du public a été très importante excepté lors de la permanence en mairie de Saint-Cloud où une seule personne s'est présentée. Des entretiens avec 5 à 10 personnes à chaque permanence ont permis de répondre aux questions posées et de recueillir les avis et les opinions des participants.

Les personnes ont déposées leurs observations dans les registres au moment de leur visite ou ultérieurement dans les registres électroniques accessible à l'adresse suivante :

<http://requalification-rd910-chaville-sevres-saint-cloud.enquetepublique.net>

ou sur le site de la préfecture des Hauts-de-Seine à l'adresse :

[pref-enquetes-publiques-belp@hauts-de-seine.gouv.fr](mailto:pref-enquetes-publiques-belp@hauts-de-seine.gouv.fr)

### **2.2.3 Courriers reçus**

Un courrier RAR a été envoyé par voie postale au commissaire enquêteur tout en étant porté dans le registre électronique (RE 167<sup>1</sup>).

Un second courrier RAR concernant spécifiquement l'enquête parcellaire m'a été remis.

Un courrier simple provenant du président de la Métropole du Grand-Paris est arrivé au siège de l'enquête le 4 novembre c'est-à-dire hors délai de l'enquête. Étant daté du 28 octobre et le cachet de la poste étant daté du 30 octobre, j'ai décidé de le considérer comme recevable.

### **2.2.4 Incidents**

Aucun incident n'a été à déplorer.

---

1 Observation portée dans le registre électronique sous le numéro 167

## 2.2.5 Inscriptions dans les registres d'enquête

Les contributions déposées dans les registres papier ont été au nombre 56 dans le registre de Chaville, 30 dans le registre de Sèvres et une dans le registre de Saint-Cloud.

Le registre électronique a recueilli 264 contributions au total ; 6 étaient en double. 23 d'entre elles comportait une pièce jointe.

Deux courriels expédiés par la même personne ont été reçus sur la boîte fonctionnelle de la Préfecture des Hauts-de-Seine mise à la disposition du public dans le cadre de l'enquête. Une contribution similaire avait déjà été déposée dans le registre papier de Chaville et dans le registre électronique (RE 209).

La plupart des contributions proviennent de particuliers. Les contributions provenant d'habitants de Chaville sont au nombre de 198, provenant d'habitants de Sèvres au nombre de 66, 2 provenant de Saint-Cloud, les 84 autres contributions proviennent d'autres localités ou ne sont pas précisées.

Des associations ont également participé :

- Chaville Parc-Lefebvre (obs RE 46 et 122) ;
- Val de Seine Vert (obs RE 62 et registre papier Sèvres 7 octobre) ;
- Chaville Stop Béton (obs RE 75) ;
- Chaville Environnement (registre papier Chaville 10 octobre et RE 116 et 166) ;
- La Ville en vélo (obs RE 166 et 200) ;
- Paris en selle par son représentant local (obs RE 204) ;
- Espaces, association membre de Emmaüs France (obs RE 255) ;
- l'association des commerçant de Chaville par une contribution déposée par Mme Bazin, présidente de l'association, le 31 octobre dans le registre papier de Chaville.

Le conseil municipal de Chaville a émis un avis voté à l'unanimité à la suite de sa délibération du 11 octobre 2019. Il a été joint au registre électronique ( obs RE 176).

Le Maire de Sèvres a déposé l'avis de sa Ville le 31 octobre dans le registre papier. Il y a joint la délibération de la séance du 4 avril 2019 du conseil municipal sur ce projet ainsi que le courrier qu'il avait adressé le 18 avril 2019 au Préfet et au Président du conseil départemental des Hauts-de-Seine. La délibération du conseil municipal du 26 septembre 2019 était également annexée.

## 2.3 Clôture de l'enquête

L'enquête a été close le jeudi 31 octobre à 17h30.

J'ai récupéré les registres d'enquête du siège de l'enquête à la fin de la permanence à la mairie de Chaville ainsi que les registres de la mairie et Sèvres et de la mairie de Saint-Cloud le même soir.



### **3 Déroulement de l'enquête parcellaire**

L'enquête parcellaire en cours s'inscrit dans le cadre de l'article R131-3 et suivants du code de l'Expropriation pour cause d'utilité publique.

#### **3.1 Notifications aux propriétaires**

Conformément à l'article 7 de l'arrêté préfectoral, les notifications individuelles de cet arrêté ont été faites par l'expropriant à chacun des copropriétaires concernés et séparément à chacun de leur conjoint sous pli recommandé avec accusé de réception.

Sur la commune de Chaville, le projet nécessite l'acquisition de 27 parcelles décomptées dans le domaine privé et de 10 parcelles décomptées dans le domaine public.

Sur la commune de Sèvres, le projet nécessite l'acquisition de 11 parcelles décomptées dans le domaine privé et 30 parcelles décomptées dans le domaine public.

Toutes les notifications ont été envoyées le 4 septembre 2019.

Les tableaux de suivi des notifications sont joints au présent rapport.

Les propriétaires n'ayant pas retirés la lettre de notification qui leur était adressée, étaient informés par affichage en mairie.

#### **3.2 Constat en fin d'enquête**

##### **3.2.1 Commune de Chaville**

Pour les 35 parcelles, 63 notifications ont été envoyées ; 17, n'ayant pas été distribuées, ont été affichées en mairie et signifiées par huissier.

A l'issue de l'enquête 21 fiches avaient récupérées.

##### **3.2.2 Commune de Sèvres**

Pour les 40 parcelles, 61 notifications ont été envoyées ; 8 n'ayant pas été distribuées, ont été affichées en mairie et signifiées par huissier.

A l'issue de l'enquête 8 fiches avaient récupérées.

## 4 Analyse des observations, réponses du porteur de projet et appréciations du commissaire enquêteur

### 4.1 Procès-verbal de synthèse

J'ai remis le procès-verbal de synthèse des observations à Messieurs SANSONETTI, COUTURIER et POUPLIN du Départemental en mains propres le 7 novembre.

J'ai reçu le mémoire en réponses par courriel le 28 novembre 2019 et par courrier postal le 2 décembre 2019.

### 4.2 Réponses du porteur de projet

J'ai reporté dans le présent rapport les réponses du porteur de projet (en bleu) et donne mes appréciations selon les 9 thèmes identifiés dans le procès-verbal de synthèse des observations, qui concernent :

- les arbres ;
- les pistes cyclables ;
- les voies uniques par sens de circulation ;
  - la circulation des bus ;
  - la circulation des véhicules motorisés ;
- le stationnement ;
- les aménagements ;
- l'eau ;
- les commerces ;
- les expropriations.

#### 4.2.1 Les arbres

##### Extrait du PV de synthèse du commissaire enquêteur :

Les arbres ont fait l'objet de 165 observations. La plupart des observations s'oppose à l'abattage systématique des arbres. Les arguments sont :

- les arbres protègent du réchauffement climatique ; par l'importance de leur feuillage notamment les grands arbres, ils donnent une ombre salutaire en période de forte chaleur. Ils contribuent aux échanges thermiques en retenant l'humidité. Ce sont des puits de carbone

qui stockent une partie de la pollution atmosphérique. Ils ont un impact évident sur la qualité de vie.

- Les arbres d'alignement sont protégés par l'article L 350-3 du code de l'environnement qui interdit l'abattage des arbres d'alignement sauf justification, des dérogations pouvant être accordées.
- Les arbres constituent un refuge pour les oiseaux et les chiroptères.
- Ils font partie du patrimoine historique de la Voie Royale. Ils ne constituent pas un mobilier urbain sans valeur ; ils doivent être considérés comme un prérequis dans l'élaboration du projet.
- Le fait de les remplacer par des arbres jeunes même deux fois plus nombreux ne constitue pas une compensation étant donné le temps qu'il faudra à ces jeunes arbres pour atteindre une maturité suffisante.
- Le bilan de la concertation d'octobre 2016 prévoyait (p 25) que la moitié des arbres serait conservée (RE107).

### **Réponse du porteur de projet :**

Plusieurs éléments et objectifs du projet rendent incompatible la position d'une partie des arbres existants. En effet, la réduction de la largeur de chaussée et l'élargissement des trottoirs existants, la largeur minimum de trottoirs à respecter, les voies d'accès pompier pour les immeubles et la création de pistes cyclables continues impactent le bilan des arbres.

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

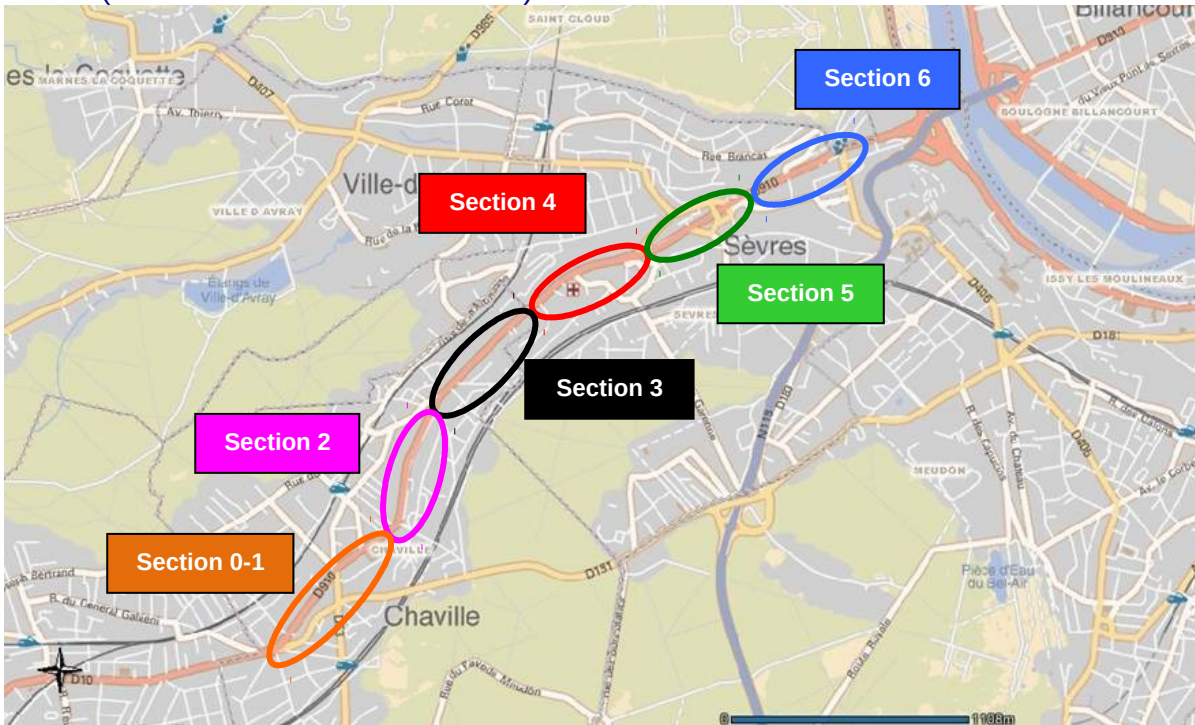
Par ailleurs, l'aménagement conduit à modifier le nivellement de l'espace public, c'est-à-dire à modifier le niveau de la voirie et des trottoirs, pouvant impliquer de surélever les collets des arbres ou à l'inverse, à les enterrer en créant des dépressions. Dans les deux cas, ces modifications de l'environnement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

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

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

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

Un mélange d'espèces est prévu afin de garantir une diversité et éviter une sensibilité de l'alignement aux maladies.  
Les arbres plantés le long du fil d'eau devront avoir une hauteur minimum pour leur houppier (feuillage) de 3,50 m afin d'être compatible avec le passage des bus, soit des arbres âgés de 17 à 20 ans (d'une hauteur d'environ 5 à 6 m).



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

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

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

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

Communes	Chaville	Sèvres	TOTAL
----------	----------	--------	-------

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

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

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

Le projet prévoit un nombre d'arbres d'alignement supérieur au nombre existant, il y aura une augmentation de 110 % des arbres d'alignement le long de la RD910.

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

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

En appliquant une approche simplifiée du volume de feuillage des arbres, en reprenant la méthode de calcul de l'avis 166 du RE (et de sa pièce jointe), et en considérant les arbres abattus selon le nouveau bilan (192), que la majorité des arbres abattus sont en semi-port libre (124) et le fait que

les arbres plantés (544) auront une vingtaine d'année, il faudra entre 15 et 20 ans pour compenser la situation actuelle (en volume de feuillage). Au-delà le projet sera positif par rapport à la situation existante, mais pour être plus précis, il faudrait faire aussi une comparaison avec une évolution de la situation sans aménagement.

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

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

*Appréciation du commissaire enquêteur : l'idée d'abattre la majeure partie des arbres situés dans l'emprise du projet a suscité beaucoup de réactions négatives de la part du public, des particuliers comme des associations. Les arbres sont des êtres vivants qui nous accompagnent et qui nous apportent beaucoup de bienfaits en fournissant de l'ombre, en protégeant de la chaleur, en participant à la purification de l'air ambiant etc.. D'un autre côté, le projet de requalification implique une reconfiguration complète des espaces et une adaptation des niveaux qui engendrent des contraintes sur les arbres notamment. Par ailleurs, il existe des arbres qui n'ont pas été plantés dans de bonnes conditions, en étant par exemple trop près des façades ce qui entraîne des nuisances sur le bâtiment et à l'intérieur des appartements ; ils nécessitent une taille partielle du côté du bâtiment qui les déséquilibrent et peuvent les rendre dangereux. D'autres arbres ont subi des dommages au niveau des racines en raison des nombreux travaux de réseaux qui ont eu lieu ces dernières années avec notamment le déploiement des réseaux de fibres optiques mis en place avec le développements de la nouvelle téléphonie.*

*Face à la réaction importante du public, le Département a réduit significativement le nombre d'abattages en passant de 284 à 192 soit 92 arbres épargnés ce qui est très appréciable avec une réserve cependant sur l'aspect réglementaire vis-à-vis de l'article L350-3 du code de l'environnement. Il reviendra à l'autorité compétence d'accorder les dérogations qu'elle estimera justifiée.*

*Concernant la protection de la biodiversité, je note que le Département s'engage à se faire accompagner d'un écologue pour la mise en place des mesures d'évitement et de réduction des nuisances imposés à la faune et à la flore par l'abattage des arbres en particulier puis par les travaux en général.*

*Envisager l'abattage des arbres représente un inconvénient non négligeable à court terme, notamment concernant les platanes de haute tige que le projet devrait s'efforcer de conserver puisqu'ils feraient partie intégrante du paysage de la « Voie Royale » d'une part et qu'ils possèdent un houppier important. Mais le projet s'inscrit dans le long terme et il faudrait attendre 15 à 20 ans pour retrouver un volume de houppier suffisant sur les grands arbres, ce que contestent certains spécialistes. Pour obtenir ce résultat optimiste, le Département devra être très attentif au choix des essences, à la qualité des sujets sélectionnés et au suivi des travaux de plantations et d'entretien. Pour cela, la présence d'un paysagiste qualifié me paraît indispensable.*

#### **Extrait du PV de synthèse du commissaire enquêteur :**

L'association Chaville Environnement a remis une expertise de 220 arbres en place, réalisée Monsieur Vallin de l'entreprise « Sève Expert ». Cette expertise, datée du 12 septembre 2019, conclut que la très grande majorité de ces arbres observés visuellement, présentent pour 97,7 % d'entre eux, un état sanitaire et une tenue mécanique très satisfaisants. Par ailleurs, Monsieur Vallin a déposé une observation RE 260 dans laquelle il dit notamment : « *La nouvelle politique du conseil général de laisser les arbres en forme libre avec un houppier important porte maintenant ses fruits. Ces arbres accomplissent au maximum et encore pendant de nombreuses années leur rôle de purifier l'air et d'îlot de fraîcheur. Il serait dommage de tout casser maintenant à une époque d'urgence climatique.*»

#### **Réponse du porteur de projet :**

Les arbres d'alignement actuel ont un état sanitaire une tenue mécanique satisfaisante, dans le cas contraire ils sont abattus pour des raisons de sécurité. L'état phytosanitaire fourni par le Département fait ressortir des lésions sur les arbres qui ont un effet sur la croissance de ceux-ci (indiqué en rouge dans le document) mais qui ne mettent pas en cause la pérennité de ceux-ci. Le bilan de l'observation n°1 n'indique pas d'arbre à abattre pour des raisons phytosanitaires.

*Appréciation du commissaire enquêteur :* *j'ai regretté que l'étude phytosanitaire fournie par le Département en réponse à l'avis de la MRAe ne comporte ni signature ni date. Cependant, il apparaît clairement que l'abattage des arbres ne relève pas de raisons sanitaires mais bien de raison d'incompatibilité des implantations avec le projet. Je considère donc ce sujet comme n'étant pas déterminant.*

**Extrait du PV de synthèse du commissaire enquêteur :**

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

**Réponse du porteur de projet :**

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

*Appréciation du commissaire enquêteur : je suis très favorable à la mise en place d'un plan de gestion prévoyant des étapes de renouvellement d'arbres en cohérence avec la conservation et l'amélioration de la végétalisation.*

**Extrait du PV de synthèse du commissaire enquêteur :**

- autre réaction : « *on ne peut réaliser un tel projet d'aménagement sans faire table rase des équipements et arbres actuels. Le projet prévoit la plantation de nouveaux arbres, c'est parfait, et je ne vois donc pas où est le problème, dans quelques dizaines d'années ils auront bien grandi et on ne s'en souciera plus* » (RE 171).

**Réponse du porteur de projet :**

Pas de réponse particulière sur cette observation qui semble partager l'objectif de requalification complexe de cet axe, porté par le Département.

*Appréciation du commissaire enquêteur : quelques personnes se sont dites favorables au projet. On voit par là que l'opposition à l'abattage des arbres ne fait pas l'unanimité des contributeurs.*

**Extrait du PV de synthèse du commissaire enquêteur :**

Une observation déposée dans le registre de Sèvres fait remarquer que des arbres sont plantés sur des réseaux existants.

**Réponse du porteur de projet :**

Des arbres existants ont été plantés sur des réseaux existants de par le fait qu'ils sont relativement récent par rapport à certains réseaux. Les futurs arbres nécessiteront en effet que les réseaux soient préalablement dévoyés.

**Extrait du PV de synthèse du commissaire enquêteur :**

J'ai d'ailleurs moi-même interrogé le maître d'ouvrage afin de savoir si le coût des dévoiements de réseaux qui devraient être réalisés en cas de plantation au droit de réseaux existants, était inclus dans le coût estimatif du projet.



### **Réponse du porteur de projet :**

Le dévoiement des réseaux est à la charge des concessionnaires selon le principe d'occupant du domaine public et selon le principe énoncé à l'article L113-3 du code de la voirie routière. Des dévoiements de réseaux nécessaires pour la réalisation de ce projet d'aménagement et seront donc pris en charge par les concessionnaires.

*Appréciation du commissaire enquêteur : le Département affirme qu'il fera déplacer les réseaux nécessaires à la réalisation des réseaux aux frais des concessionnaires en application de l'article L113-3 du code de la voirie routière. Cet article vise « les exploitants de réseaux de télécommunications ouverts au public les services publics de transport ou de distribution d'électricité ou de gaz et les canalisations de transport d'hydrocarbures ou de produits chimiques déclarées d'utilité publique ou d'intérêt général ». Les réseaux que j'ai repérés sur les coupes sont par exemple, des réseaux d'assainissement type ovoïde (voir profil GG, HH et II) à 1,72 m de profondeur. Il est possible qu'il en existe d'autres comme des réseaux d'eau potable et leur dévoiement pourrait alors devoir être pris en charge par le Département. Je doute que le montant de cette prise en charge soit intégrée au coût global de l'opération.*

## **4.2.2 Les pistes cyclables**

### **Extrait du PV de synthèse du commissaire enquêteur :**

Les pistes cyclables ont fait l'objet de 152 observations. Plusieurs associations spécialisées sont intervenues et ont fait des critiques mais aussi des propositions.

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

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

### **Extrait du PV de synthèse du commissaire enquêteur :**

Les demandes ou propositions sont :

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

### **Réponse du porteur de projet :**

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

Les pistes cyclables sur trottoir sont sources de conflits entre les piétons et les cycles si leur positionnement n'est pas clairement identifié et démarqué par rapport au trottoir dédié aux piétons. Après un nouvel échange avec des associations cyclistes à l'issue de l'enquête publique, et afin d'éviter cet écueil dans le projet, outre le fait que les pistes cyclables (beiges) seront d'une couleur différente du trottoir (noir) afin de bien les identifier, le maître d'ouvrage s'engage à les déniveler légèrement pour marquer physiquement cette séparation. Par ailleurs, il s'engage également à étudier des trottoirs traversants à l'intersection avec les voies secondaires pour y assurer la priorité des piétons et cyclistes. Au niveau des sites sensibles tel que les écoles, les trottoirs ont été élargis de façon prononcés afin d'éloigner les pistes des façades des bâtiments et de créer des espaces confortables pour les piétons.

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

- la proposition de piste directionnelle centrale est très souvent mise en avant.
- quelqu'un propose des pistes cyclables unidirectionnelles sur la chaussée séparées par des bordures.
- l'exemple de ce qui a été fait entre le pont de Sèvres et le pont de Billancourt est cité.
- elles peuvent être sécurisées avec un système de vidéo-verbalisation pour les occupations sauvages.
- La possibilité de reporter la piste cyclable est évoquée. « *Il est nécessaire pour cela de pacifier la circulation automobile et d'intégrer les circulations douces* » (RE 162). Elles peuvent être séparées par un petit rebord (RE 169). Cette possibilité est présentée également dans la contribution de Mme Candelier conseillère municipale EELV de Sèvres (RE197).

### **Réponse du porteur de projet :**

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

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

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

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

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

*Elle pourrait se concevoir en interurbain mais pas en ville.*

Toutefois, afin de ne pas préjuger de cette solution, une première approche a été réalisée afin de mettre en avant les avantages et inconvénient de chaque solution, qui est résumé dans le tableau suivant (et dont les coupes sont jointes en annexe 1) :

RD 910 / VOIE ROYALE						
Analyse des solutions d'insertion cyclable						
		SOLUTIONS	Pistes cyclables unidirectionnelles bilatérales sur trottoir	Piste cyclable bidirectionnelle centrale sur chaussée	Bande cyclable sur chaussée	
CRITERES						
ASPECTS TECHNIQUE	1-	GEOMETRIE	Insertion de la solution dans l'emprise du projet	Insertion possible dans l'emprise du projet	Insertion possible dans l'emprise du projet	Insertion possible dans l'emprise du projet
			Impact trottoirs	Trottoirs élargis sur l'ensemble du projet - Hormis pour la section 6 où le trottoir côté impair est réduit	Pas de gains de largeur pour les trottoirs par rapport à l'état existant	Pas de gains de largeur pour les trottoirs par rapport à l'état existant
			Impact stationnement	Perte de 241 places (soit 28% de l'offre existante).	Perte de 371 places (soit 43% de l'offre existante) L'emprise nécessaire aux solutions piste centrale et bande cyclable impacte les contre-allée et supprime l'intégralité du stationnement du secteur 6.	Perte de 371 places (soit 43% de l'offre existante) L'emprise nécessaire aux solutions piste centrale et bande cyclable impacte les contre-allée et supprime l'intégralité du stationnement du secteur 6.
	2-	IMPACT CIRCULATION	Fluidité trafic	Réduction des interactions vélos-voitures sur la circulation	Ajout de phases cycles aux carrefours à feux diminuant la capacité de ces carrefours Réduction des interactions vélos-voitures sur la circulation	Interactions vélos-voitures sur la circulation
			Temps de parcours	Augmentation de 4/5 minutes hors heures de pointe du matin en direction de Boulogne Augmentation de 2/3 minutes hors heures de pointe du soir en direction de Viroflay	Ajout de phases cycles aux carrefours à feux, qui augmentent le temps de parcours par rapport aux deux autres solutions	Augmentation de 4/5 minutes hors heures de pointe du matin en direction de Boulogne Augmentation de 2/3 minutes hors heures de pointe du soir en direction de Viroflay
			Mouvements autorisés	Bande axiale franchissable autorisant les mouvements de tourne à gauche en sortie de parking et autorisant le dépassement si la circulation le permet	Plus de possibilité de dépassement ni de tourne à gauche en sortie de parking sur l'ensemble du linéaire	Bande axiale franchissable autorisant les mouvements de tourne à gauche en sortie de parking et autorisant le dépassement si la circulation le permet
	3-	CONFLIT	VELOS / PIETONS	Proximité importante vélos/piétons. Le revêtement différencié permet une bonne compréhension des espaces dévolus à chacun. Risque de débord des cycles sur les trottoirs	Impact nul en section courante. Impact important lors des traversées piétonnes, obligation de refuges piétons entre la piste et la chaussée. La desserte fine pour	Pas d'impact en section courante. Impact possible lors des traversées piétonnes.

			et des piétons sur les pistes cyclables.	les cycles se font via les trottoirs		
		VELOS / VOITURES - BUS	Peu d'interfaces vélos-voitures. Traversées des carrefours le long des traversées piétonnes. Risque de conflit dans les contre-allées	Impact nul en section courante. Impact important aux carrefours où la situation inhabituelle des cycles peut surprendre les véhicules tournant à gauche. Insertion plus difficile des cycles dans le carrefour en cas de changement de direction.	Meilleure signalisation par rapport à l'existant mais proximité importante vélos/voitures et risque de conflit au niveau du stationnement. Risque potentiel d'arrêt irrégulier de véhicules sur la bande cyclable. Conflit avec les bus au niveau des arrêts.	
		VELOS / VELOS	Piste unidirectionnelle à 1,50m trop peu large pour doubler ou pour rouler à deux vélos de front. Risque de débord sur le trottoir.	Piste bidirectionnelle à 3 mètres plus propice aux dépassements.	Bande unidirectionnelle à 1,50m ou 2 mètres ne permet pas de rouler à deux de front mais permet de doubler via la chaussée si le trafic le permet	
	4-	CHEMINEMENT CYCLABLE - CONTINUITÉ CYCLABLE	Cyclistes en transit	La proximité du trottoir et des entrées charretières crée des interactions plus fréquentes et une vitesse moyenne moindre. Risque de conflit avec les piétons.	La large piste axiale est propice aux cycles en transit.	La proximité des voitures et des entrées charretières crée des interactions plus fréquentes et une vitesse moyenne moindre.
			Cyclistes pour desserte locale (logements, bureaux, commerces, équipements, stationnement, rues transversales, dépôt des enfants à l'école)	Desserte facile des pieds d'immeubles du côté de circulation. Obligation de traverser pour rejoindre l'autre côté de l'avenue. L'environnement sécurisant du trottoir est propice aux familles. Obligation de rouler en file pour ne pas impacter les piétons	L'accès aux rues transversales implique obligatoirement de traverser la chaussée. Faute d'aménagement côté bâti, les derniers mètres vers les commerces/habitations se font hors cheminement cyclable notamment sur le trottoir. L'aménagement large permet plus de latitudes aux familles. La situation axiale n'est pas sécurisante, particulièrement au niveau des carrefours.	Desserte facile des pieds d'immeubles du côté de circulation. Obligation de traverser pour rejoindre l'autre côté de l'avenue. La proximité aux véhicules n'est pas sécurisante pour les familles devant rouler en file. Risque de stationnement de véhicules sur la bande cyclable.
ASPECTS SOCIO-ECONOMIQUES	5-	IMPACT PAYSAGER	Réduction de l'emprise de la chaussée et resserrement des deux coteaux limitant l'impact de séparation que crée la RD 910	Emprise de la chaussée moins réduite et la création d'un axe central fermé vient renforcer l'effet de séparation de la RD 910	Emprise de la chaussée moins réduite et réduction du resserrement des deux coteaux limitant l'impact de séparation que crée la RD 910	
	6-	SANTÉ DES CYCLISTES	Exposition moindre au bruit et à la pollution	Exposition importante au bruit et à la pollution	Exposition importante au bruit et à la pollution	
ASPECTS	7-	BILAN ARBRES	671 arbres dans le projet soit une augmentation de 110% des arbres	489 arbres dans le projet soit une augmentation de 53% des arbres	489 arbres dans le projet soit une augmentation de 53% des arbres	

<b>ENVIRONNEMENTAUX</b>	8-	IMPACT Arbres existant	192 arbres existants abattus	175 arbres existants abattus	175 arbres existants abattus
	9-	PERMEABILISATION DES SOLS	Les trottoirs larges permettent de prévoir plus d'espaces verts pour perméabiliser les sols	Les trottoirs non élargis limitent la possibilité de rajouter des espaces verts pour perméabiliser les sols	Les trottoirs non élargis limitent la possibilité de rajouter des espaces verts pour perméabiliser les sols
	10-	INSERTION DU RÙ DU MARIVEL	Les trottoirs larges permettent d'envisager l'insertion par endroit du RÙ du marivel	Les trottoirs non élargis réduisent fondamentalement la possibilité d'insérer le RÙ du Marivel	Les trottoirs non élargis réduisent fondamentalement la possibilité d'insérer le RÙ du Marivel
<b>SYNTHÈSE</b>			4	-9	-7
<p>■ Impact très négatif (-2)   ■ Impact négatif (-1)   ■ Impact moyen/neutre (0)</p> <p>■ Impact positif (+1)   ■ Impact très positif (+2)</p>					

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

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

*Appréciation du commissaire enquêteur : le tableau comparatif présenté est tout à fait pertinent. Comme exprimé par de nombreuses contributions, les pistes cyclables sur trottoir posent le problème de la cohabitation piétons vélos et effectivement la solution idéale n'existe pas. Mais j'approuve la conclusion de ce tableau qui démontre que la piste cyclable unidirectionnelle est la meilleure solution dans le cas spécifique de la requalification de la RD 910 en boulevard urbain. Je suis donc favorable aux propositions mises en avant par le Département consistant notamment à les distinguer par un revêtement de couleur différente et une légère différence de niveau. Il sera nécessaire de les séparer physiquement autant que faire se peut par des espaces végétalisés. Enfin les élargir à 2 m permettrait aux vélos de pouvoir se doubler en sécurité et donc encouragerait les cyclistes à les emprunter quelque soit leur mode d'usage. L'expérience parisienne montre sur de nombreux axes ayant une piste cyclable sur trottoir, les piétons et cyclistes finissent par cohabiter. Il faut bien sûr qu'à un moment la civilité reprenne ses droits.*

**Extrait du PV de synthèse du commissaire enquêteur :**

Le problème du raccordements aux voies existantes est soulevé.

**Réponse du porteur de projet :**

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

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

*Appréciation du commissaire enquêteur : je suis très favorable à la surélévation des traversées piétonnes et cyclables des voies radiales. Cela permettra d'affirmer la priorité des piétons et des cyclistes et contribuera ainsi à l'apaisement de la circulation automobile et au respect de chacun. Cela améliorera aussi l'acceptabilité des parcours cyclables par les cyclistes en gommant les cassures de pente qui sont très dommageables en terme de confort et de sécurité.*

**Extrait du PV de synthèse du commissaire enquêteur :**

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

**Réponse du porteur de projet :**

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

*Appréciation du commissaire enquêteur : je suis très favorable à la prise en compte du stationnement des vélos.*

**Extrait du PV de synthèse du commissaire enquêteur :**

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

### **Réponse du porteur de projet :**

Pas de réponse particulière sur ce commentaire.

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

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

*Appréciation du commissaire enquêteur : la poursuite de la concertation avec les associations cyclistes est une nécessité.*

## **4.2.3 Voies uniques par sens de circulations**

Ce principe de base du projet interpelle beaucoup de contributeurs puisque j'ai relevé 86 contributions qui font l'objet d'observations sur la circulation des bus et 47 contributions qui concernent la circulation des véhicules motorisés.

### **4.2.3.1 Circulation des bus**

#### **Extrait du PV de synthèse du commissaire enquêteur :**

La perception largement partagée par le public est celle d'un bus 171 bondé qui n'avance pas aux heures de pointe. En outre, ce bus circule par vagues de 2 ou 3 puis se fait attendre pendant trop longtemps. Bref, ça ne marche pas. En conséquence, la suppression du couloir de bus est incomprise et provoque même chez certains des réactions de colère contre les auteurs du projet. Beaucoup de contributions demandent le maintien des voies de bus dans chaque sens sur toute la longueur du projet.

Pour rejoindre le sujet des pistes cyclables, il est proposé de créer une voie commune bus vélos de largeur 4,5 m (RE 140).

### **Réponse du porteur de projet :**

Ce qui perturbe, en particulier, la régularité d'une ligne de bus est la difficulté des bus à se réinsérer dans la circulation, lorsqu'il y a des arrêts en évitement (hors de la voie) ou lorsqu'une voie dédiée au bus se termine en se réinsérant dans la voie principale (celle des autres véhicules). Les aménagements actuels pour les bus sont discontinus et empruntés en grande majorité par des véhicules en arrêt illicite, ce qui perturbent le trafic de la ligne plus qu'ils ne l'améliorent. Avoir une continuité d'une voie de bus tout le long de la RD 910 n'est pas réalisable en l'état puisque l'emprise actuelle de la voirie est insuffisante par endroit et aurait nécessité des acquisitions foncières importantes et très impactantes pour les riverains. Il en va de même pour l'aménagement d'une voie bus de largeur 4,5 m.

Il convient de rappeler que les choix d'aménagement présentés sur ce thème par le maître d'ouvrage ont été concertés et vus par IDF Mobilités et la RATP.



### **Extrait du PV de synthèse du commissaire enquêteur :**

Un autre point très contesté est l'arrêt des bus en pleine voie. Ce principe favorise la circulation des bus mais affecterait la circulation des voitures.

### **Réponse du porteur de projet :**

Le maître d'ouvrage rappelle en premier lieu qu'il s'agit d'une obligation qui s'impose à lui au titre du 12° de l'article 1 de l'arrêté du 15 janvier 2007 portant application du décret n° 2006-1658 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics : « En milieu urbain, sauf en cas d'impossibilité technique, les arrêts sont aménagés en alignement ou " en avancée ". »

Cela étant rappelé, le Département a pris parti de donner la priorité aux bus en mettant les arrêts de bus en pleine voie, en déplaçant une grande partie du stationnement dans les contre-allées, en augmentant la cohérence de la voie sur l'itinéraire et en évitant des réinsertions difficiles pour les bus.

En accord avec la RATP et le STIF, les arrêts de bus seront restitués à proximité des actuels emplacements. Ils seront aménagés en alignement de la chaussée hormis l'arrêt situé après le carrefour avec la RD 406 à Sèvres.

*Appréciation du commissaire enquêteur : la volonté du projet de requalification de la RD 910 en boulevard urbain nécessite de limiter la largeur de la chaussée afin de rapprocher les deux rives du boulevard. Il y a aussi la volonté de réduire les surfaces imperméabilisées. De ce fait, la largeur disponible limitée doit être partagée par l'ensemble des véhicules à moteur utilisés pour les transports en commun ou les transports individuels. Ainsi, la mise en place d'un voire deux couloirs de bus comme demandé par certains contributeurs n'est pas envisageable dans le projet faute de largeur suffisante.*

*J'ai pris contact avec la RATP qui m'a confirmé que la meilleure solution pour la bonne circulation des bus était l'arrêt en pleine voie. De ce fait la circulation des transports en commun affirme sa priorité sur la circulation des véhicules particuliers. Il serait souhaitable que de son côté la RATP fasse en sorte que la circulation soit interrompue le moins longtemps possible. Une cause pointée par un contributeur est la vente de ticket par le chauffeur qui rallonge la durée de l'arrêt.*

*L'augmentation de la fréquence des bus aux heures de pointe et la mise en service de bus articulés pourraient rendre le bus plus confortable et donc plus attractif et favoriser ainsi son usage en remplacement de la voiture individuelle.*

### **4.2.3.2 Circulation des véhicules motorisés**

#### **Extrait du PV de synthèse du commissaire enquêteur :**

Le fait de fluidifier la circulation des voitures en les faisant circuler sur une voie unique, bien que validé par les experts, est contre-intuitif et de ce fait provoque de nombreuses réactions d'incompréhension. Beaucoup de personnes s'inquiètent de ce qu'il adviendra dans le cas du passage d'un véhicule d'urgence, ou bien dans le cas d'un incendie, lors du passage du camion de collecte des ordures ménagères, en cas de livraison, de déménagement, de bus en panne sur le bord

du trottoir. Les arrêts en double file devant les écoles aux heures de dépose des enfants sont aussi évoqués.

Le fait de restreindre la possibilité de circulation avenue Roger Salengro à Chaville ou Grande-Rue à Sèvres, reportera ce trafic dans les rues adjacentes. Ce report de trafic doit absolument être évité (RE 188).

### **Réponse du porteur de projet :**

Il n'y a pas de changement fondamental du nombre de voies dans le projet, puisqu'actuellement la section comprise entre la pointe de Chaville et le rond-point de la mairie de Sèvres est quasiment à une file par sens de circulation. Le seul changement concret sera le passage à une file de circulation dans le sens Viroflay vers Paris au niveau du centre-ville de Sèvres, le transfert d'une partie du stationnement dans les contre-allées et la relocalisation des aires de livraisons. Ces deux derniers points permettront d'améliorer la fluidité du trafic.

Le trafic sur le secteur du centre-ville de Sèvres ne nécessite qu'une seule file par sens de circulation et une voie de stockage de 50 m avec le carrefour de l'Europe. Sur cette section le trafic en heure de pointe (matin ou soir) ne dépasse pas 684 véhicules par heure (unité UVP). Le seuil de gêne pour une voie étant de 750 UVP/H.

Ponctuellement, le projet prévoit la mise en place d'une deuxième voie pour le stockage des véhicules en approche de certains carrefours : Puit-sans-vin dans les deux sens, rond-point de la mairie de Sèvres dans le sens Viroflay vers Paris. Ceci afin de garantir un fonctionnement optimal des carrefours et un trafic fluide sur la RD910.

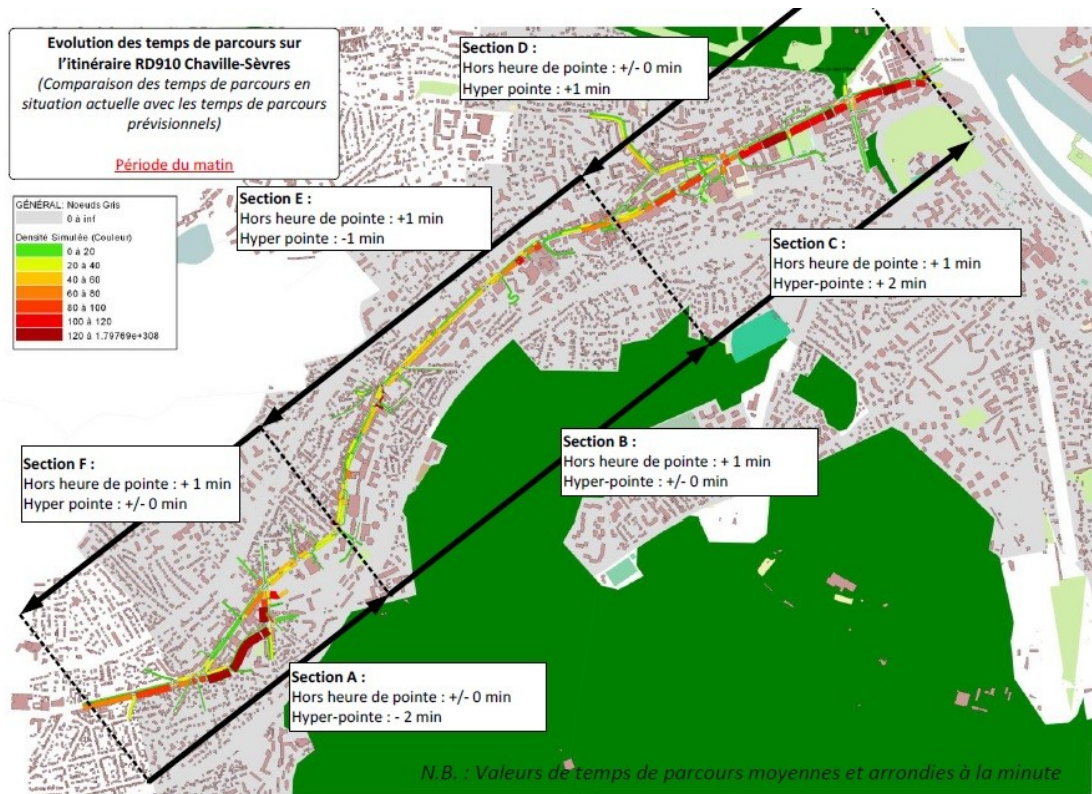
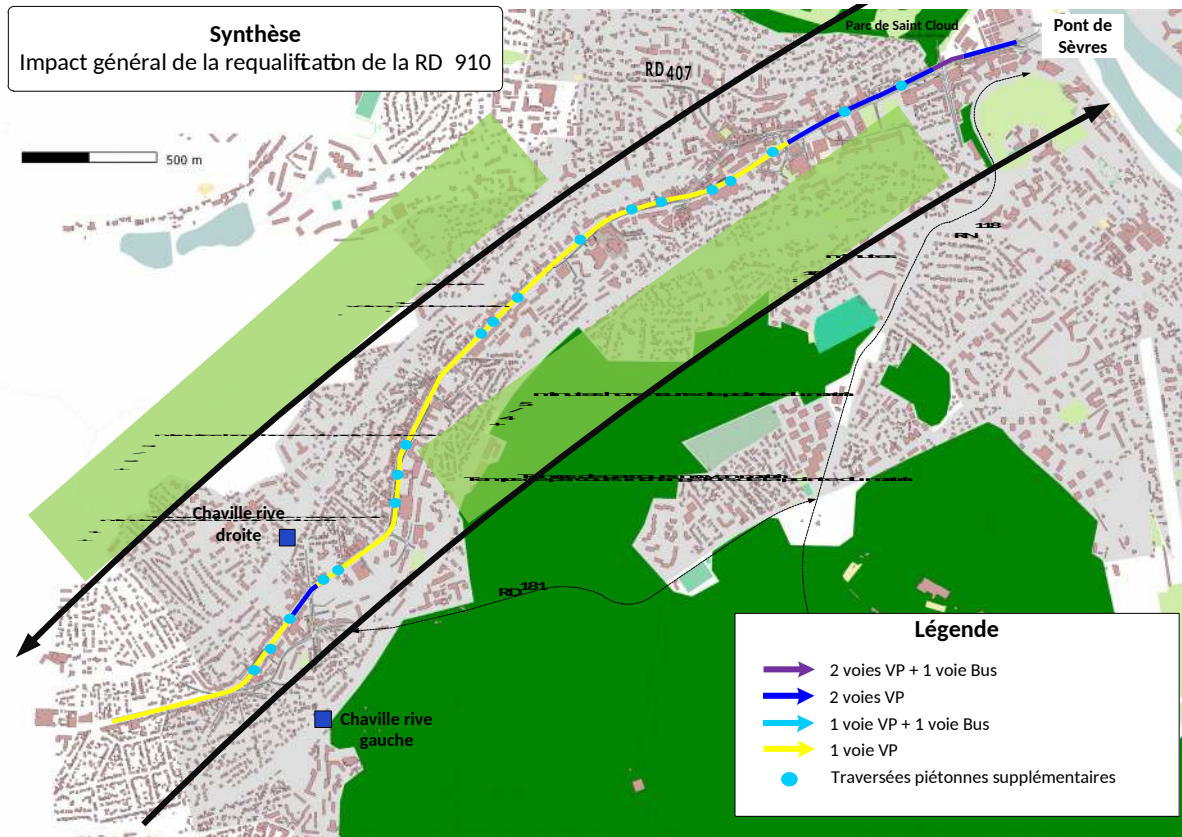
Il prévoit également des élargissements ponctuels devant l'école-collège-lycée St-Thomas de Villeneuve et devant l'école Ferdinand Buisson, pour pouvoir y permettre les mouvements aujourd'hui tolérés de dépose-reprise des enfants par des parents d'élèves motorisés.

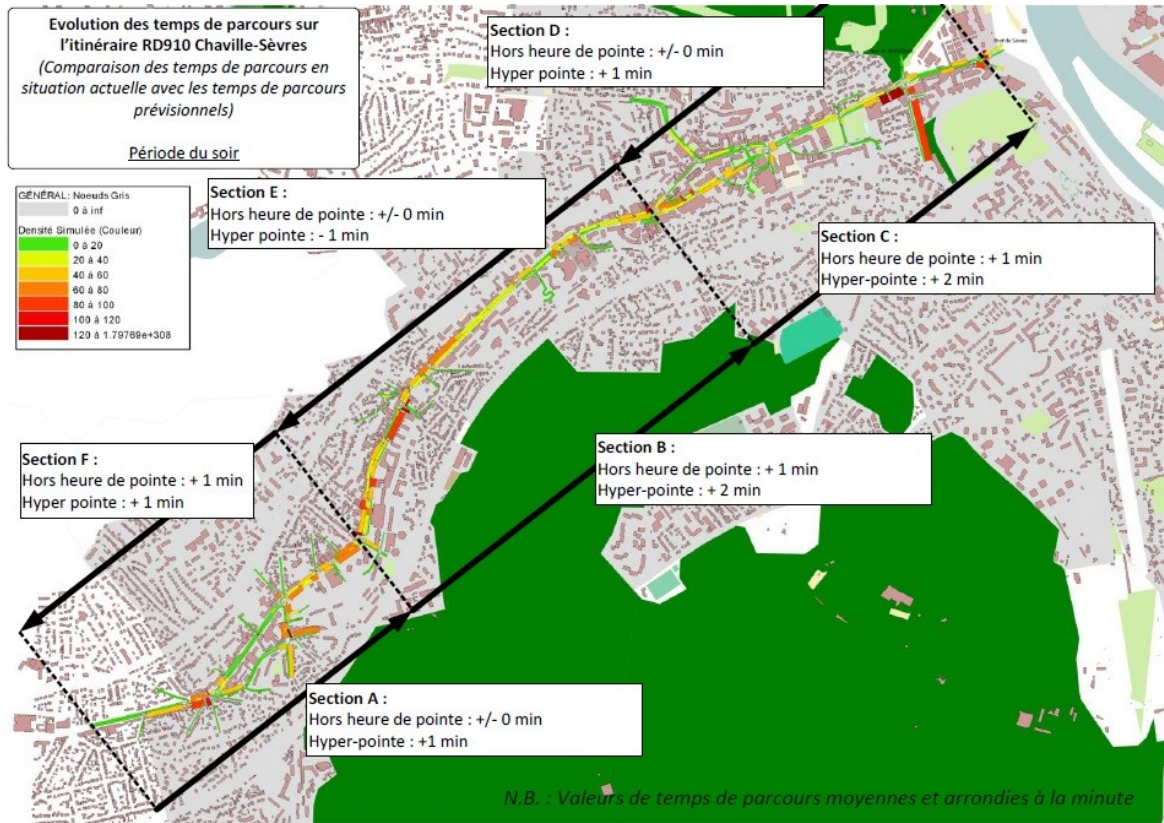
La section comprise entre le rond-point de la mairie de Sèvres et l'avenue de la division Leclerc reste inchangée à deux files par sens de circulation.

Concrètement, il s'agit plus de formaliser un aménagement claire et lisible du nombre de voies en accord avec le trafic supporté, plutôt qu'un changement du nombre de voies actuelles.

Les résultats des simulations de trafic dynamique de la requalification de la RD910 font ressortir les points suivants :

- La RD910 devient majoritairement un axe à 1 file de circulation par sens hormis à l'approche du pont de Sèvres et autour du carrefour avec la RD53 (liaison Chaville rive Gauche – Chaville rive Droite).
- Le nombre de traversées piétonnes protégées par feux tricolore augmente.
- Ainsi, les difficultés observées actuellement au milieu de l'itinéraire seront moins prononcées et plus réparties le long de la RD910.
- Le temps de parcours entre Chaville et Sèvres via la RD910 augmente surtout pour le sens Sud > Nord (vers Paris) : +4-5 minutes en moyenne en dehors de la pointe du matin, mais il reste inchangé lors de la pointe du soir.
- Dans le sens Nord > Sud, la variation de temps de parcours est moins flagrante. Le temps perdu est de 2-3 minutes hors période de pointe et d'une minute durant la période du soir.
- L'analyse de la circulation de la ligne 171 entre Chaville et Sèvres est semblable à l'analyse des temps de parcours en moyenne pour tous les véhicules. On remarque tout de même qu'en direction de Chaville, la vitesse commerciale du bus n'est quasiment pas impactée par rapport à la situation actuelle. En direction du Pont de Sèvres (Paris), selon la période, le bus perd 2 à 4 minutes en moyenne sur l'ensemble de l'itinéraire (4km).





*Appréciation du commissaire enquêteur : la chaussée existante donne une impression de grande largeur disponible à la circulation automobile. Sur Chaville la chaussée a une largeur totale d'environ 13 mètres. Dans la section 1, le tronçon allant de la pointe de Chaville au carrefour de l'avenue Anatole France comporte 2 fois 2 voies. Puis entre ce carrefour et le cour C. de Gaulle, la chaussée comporte 2 fois une voie plus 1 voie de bus de chaque côté. Dans la section 2, la chaussée comporte 2 fois une voie plus une voie de bus côté pair. Dans la section 3, la chaussée comporte 2 fois une voie et une bande pavée centrale. Dans la traversée de Sèvres dans les tronçons à voie unique par sens, les emprises sont larges (entre 4,5 et 5 m). Il y a donc une distorsion entre l'impression d'une chaussée de grande largeur et une largeur effectivement disponible pour la circulation automobile si l'on ne prend pas en compte les couloirs de bus.*

*Le projet impose un gabarit de 3,25 m par voie ce qui suffit au passage d'un véhicule de grand gabarit type poids lourd ou autocar (largeur max autorisée 2,55 m). Cette largeur limitée généralisée sur tous les projets routiers du Département a pour effet de libérer de la largeur pour les autres usages notamment de la surface non imperméabilisée. De plus, elle réduit la largeur de la séparation entre les deux rives de la chaussée, ce qui contribue à l'idée de boulevard urbain.*

*Les études de circulation statique et dynamique font apparaître un temps de transit augmenté de 4 à 5 minutes dans le sens Viroflay → Paris et 2 à 4 dans le sens opposé, en dehors des heures de pointe. Ce ralentissement serait la conséquence de l'augmentation du nombre de traversées piétons avec des feux de signalisation et n'est pas la conséquence du rétrécissement des largeurs de chaussée.*

*Le Département ne répond pas aux observations sur les dépôts de circulation dans les voies adjacentes ni sur les problématiques de camions de déménagements, de ramassage des ordures ménagères ou de véhicule en panne ce qui est regrettable.*

**Extrait du PV de synthèse du commissaire enquêteur :**

Le franchissement des ronds-points doit être aisé pour les véhicules de secours, les poids lourds et les autocars.

**Réponse du porteur de projet :**

Les girations des ronds-points ont été étudiées pour les poids-lourds, des bus articulés et un véhicule pompier à grande échelle.

**Extrait du PV de synthèse du commissaire enquêteur :**

La dangerosité sera augmentée par la cohabitation sur une seule voie, des deux roues motorisés de plus en plus nombreux et des automobiles.

**Réponse du porteur de projet :**

Comme indiqué en réponse aux observations n°23 et 24 (au-dessus), il n'y a pas de changement fondamental du nombre de voies dans le projet, hormis au niveau du centre-ville de Sèvres.

**Extrait du PV de synthèse du commissaire enquêteur :**

La largeur minimum des voies devraient être de 3,50 m et la largeur optimale de 4,00 m (RE 129).

**Réponse du porteur de projet :**

Dans le cadre d'une requalification en boulevard urbain, le Département aménage des routes départementales à 3,25 m de largeur, ce qui favorise notamment la réduction des vitesses pratiquées.

*Appréciation du commissaire enquêteur : le Département considère qu'il n'y aura pas de changement du simple fait qu'il y avait dans la plupart des cas une voie de circulation et que principe est maintenu. Ce raisonnement n'est pas tout à fait exact puisque les voies uniques sont passées de 4,5 m à 3,25 m. Cependant, il n'est pas non exact de penser que plus les voies sont larges moins il y a de danger comme le pensent certains contributeurs. Les deux roues seront incités à s'intégrer dans la circulation automobile car ils n'auront pas la place d'imposer une voie supplémentaire.*

**Extrait du PV de synthèse du commissaire enquêteur :**

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

**Réponse du porteur de projet :**

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

*Appréciation du commissaire enquêteur : fluidifier le trafic est une nécessité. La multiplication des feux tricolores, si elle est nécessaire à certaines périodes de la journée pour des raisons de sécurité devient inutile la nuit lorsqu'il n'y a qu'un trafic très réduit. Afin de ne pas exaspérer des automobilistes obligés de s'arrêter sans cesse dans une rue déserte, il serait souhaitable de passer les feux en orange clignotant à partir d'une certaine heure.  
Par ailleurs le déclenchement manuel des feux de passage piétons est indispensable et doit être de durée limitée au minimum. Des refuges piétons à demi chaussée pourrait être envisagés.*

**Extrait du PV de synthèse du commissaire enquêteur :**

Des ralentisseurs devront être mis en place. Il est aussi proposé de mettre toute la rue en zone 30 (RE 229).

**Réponse du porteur de projet :**

Il n'est pas prévu de ralentisseur dans le cadre du projet, car ils sont difficilement compatibles avec le passage des bus et des poids-lourds et ils génèrent des nuisances sonores pour les riverains. Il n'est de même pas prévu de passer la RD 910 en zone 30, compte-tenu de son statut dans le réseau départemental. Cependant l'aménagement de la voirie en boulevard urbain, la cohabitation avec les bus, la création de nouveaux passages piétons, etc. entraînera mécaniquement un apaisement des comportements et une réduction des vitesses pratiquées.

*Appréciation du commissaire enquêteur : les réponses aux questions posées sur les ronds-points et les ralentisseurs sont satisfaisantes.*

**Extrait du PV de synthèse du commissaire enquêteur :**

*Commentaire du commissaire enquêteur : La question de la circulation des véhicules de secours et des arrêts intempestifs est importante et demande une réponse argumentée.*

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

**Réponse du porteur de projet :**

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

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

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

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

La piste bidirectionnelle cycliste en position centrale n'est pas réalisable vis-à-vis des circulations des véhicules de secours. En effet, à moins de lui donner une largeur de 5m (ce qui n'est pas

possible dans le contexte de la RD 910) tous les cyclistes devront quitter la piste au passage d'un véhicule de secours générant des conflits non gérés et non sécurisés risquant d'être particulièrement dramatiques.

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

*Appréciation du commissaire enquêteur : l'aval de la BSPP est indispensable et il devra être confirmé non pas une absence d'avis mais par l'expression d'un avis formalisé.*

#### **4.2.4 Le stationnement**

Le stationnement a été évoqué dans 60 contributions.

##### **Extrait du PV de synthèse du commissaire enquêteur :**

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

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

##### **Réponse du porteur de projet :**

La RD910 desservant de nombreux commerces et services de proximité, une attention particulière a été portée à la question du stationnement.

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

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

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

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

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

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

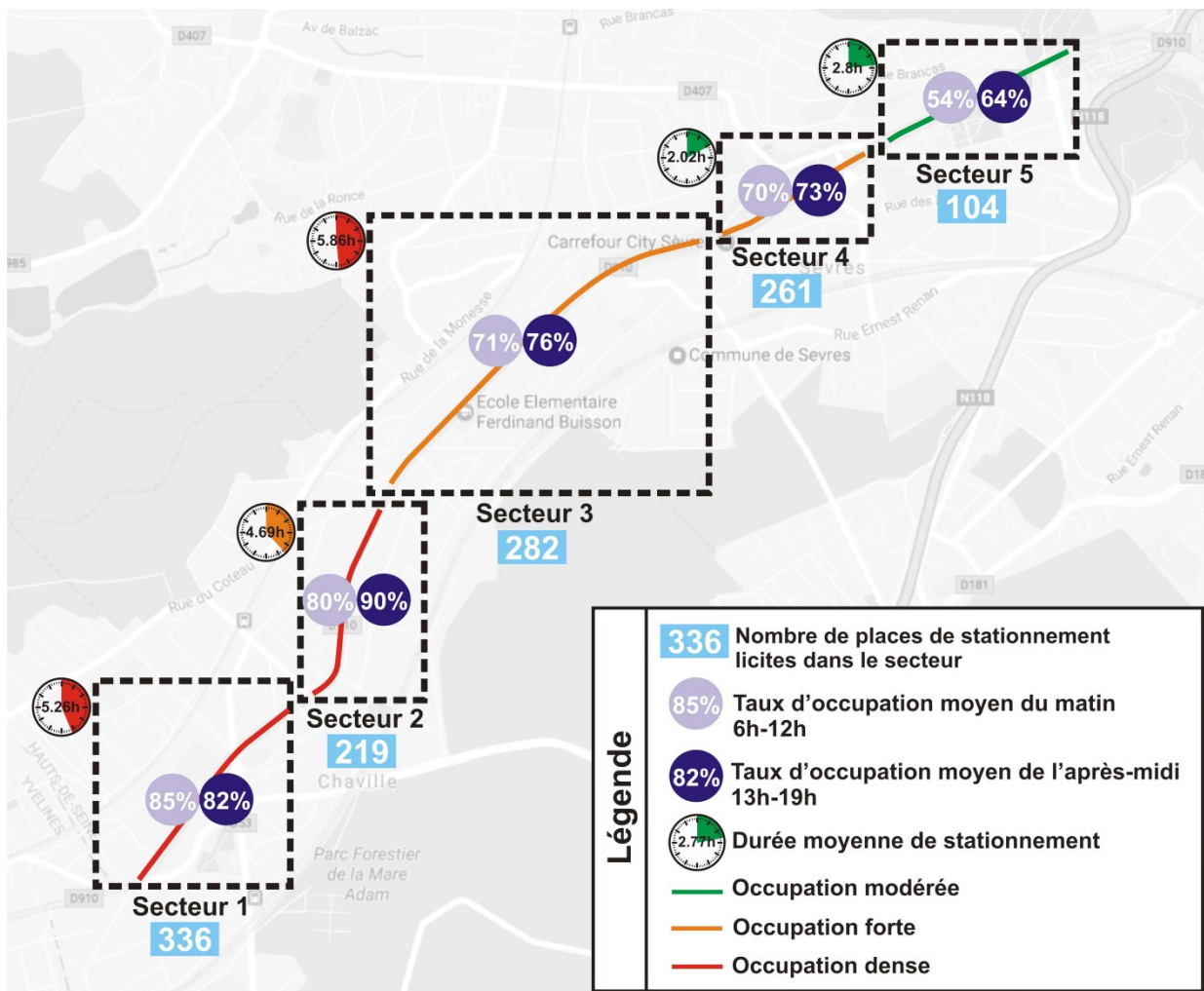
Ce phénomène est plus accentué sur la commune de Chaville où on recense un taux de rotation faible et des durées de stationnement relativement élevées.

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

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

Enfin, des cas de stationnement gênant ont été constatés dans la zone. Il s'agit principalement du stationnement en double-file qui se fait aux abords de l'école (pour les mouvements de pose/dépose des élèves), sur le couloir réservé aux bus sur la RD910 et sur les emplacements réservés aux cars et aux taxis, ceci crée des perturbations de circulation sur l'axe.

Une politique de stationnement cohérente sur l'ensemble de l'axe doit être mise en œuvre dans le cadre de l'aménagement urbain de la RD910.



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

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



*Appréciation du commissaire enquêteur : je prends note que l'étude de diagnostic du stationnement conclut que l'offre serait suffisante mais qu'une politique incitative doit être mise en œuvre. Elle doit notamment inciter à utiliser les parkings publics existants pour les stationnements longue durée puisqu'ils seraient sous-occupés. Le besoin en places de stationnement courte durée est aussi une préoccupation forte exprimée par les commerçants.*

**Extrait du PV de synthèse du commissaire enquêteur :**

- les places de stationnement vont se déporter dans les rues adjacentes et ce sont les riverains qui seront pénalisés ne pouvant plus stationner devant chez eux ;

**Réponse du porteur de projet :**

Pas de réponse particulière sur cette observation.

*Appréciation du commissaire enquêteur : il semblerait que le Département considère que ce problème relèverait de la politique à mener par GPSO ou les communes.*

**Extrait du PV de synthèse du commissaire enquêteur :**

- prévoir plus de stationnements PMR (notamment entre Puits-sans-vin et le cour C. de Gaulle), plus d'emplacements livraisons et plus de places pour les véhicules électriques ;

**Réponse du porteur de projet :**

Des places de stationnement PMR sont prévus dans le projet conformément à la réglementation en la matière (19 au total) dont 2 entre le carrefour du Puits-sans-vin et le carrefour cour de Gaulle (une de chaque côté).

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

*Appréciation du commissaire enquêteur : la réponse concernant les PMR est satisfaisante puisqu'elle se réfère à la réglementation. La concertation avec les commerçants sera donc bien poursuivie comme demandé dans les contributions de ceux-ci durant l'enquête.  
En revanche, le Département ne se prononce pas sur les places les bornes pour les véhicules électriques. Une réflexion sera nécessaire sur ce point.*

## 4.2.5 Les aménagements

50 contributions ont émis des observations sur les aménagements.

### **Extrait du PV de synthèse du commissaire enquêteur :**

Les observations relevées sont :

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

### **Réponse du porteur de projet :**

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

### **Extrait du PV de synthèse du commissaire enquêteur :**

- réduire les différences de pente notamment aux passages des portes cochères en supprimant les bateaux (RE 137) ;

### **Réponse du porteur de projet :**

L'élargissement des trottoirs va permettre de réduire les différences de pente de trottoirs au niveau des entrées charretières afin que les cheminements piéton et cycle ne soient pas impactés, mais il reste évidemment nécessaire que les bateaux se raccordent au niveau de la chaussée.

### **Extrait du PV de synthèse du commissaire enquêteur :**

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

### **Réponse du porteur de projet :**

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

### **Extrait du PV de synthèse du commissaire enquêteur :**

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

### **Réponse du porteur de projet :**

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

**Extrait du PV de synthèse du commissaire enquêteur :**

- prévoir des zones de repos avec bancs, des sanitaires publics.

**Réponse du porteur de projet :**

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

**Extrait du PV de synthèse du commissaire enquêteur :**

- prévoir des revêtements de chaussée antibruit.

**Réponse du porteur de projet :**

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

**Extrait du PV de synthèse du commissaire enquêteur :**

- privilégier les revêtements de couleur claire afin d'éviter l'effet de chaleur provoqué par les revêtements noirs.

**Réponse du porteur de projet :**

La possibilité de revêtements colorés reste limitée et sera étudiée en concertation avec les communes et GPSO. Toutefois, comme indiqué en réponse à l'observation n°35, le Département cherchera à réduire les surlargeurs de trottoirs et à y créer des espaces verts perméables pour limiter les effets d'îlots de chaleur.

**Extrait du PV de synthèse du commissaire enquêteur :**

- prévoir des systèmes de captation de CO2 et de particules fines (RE 189).

**Réponse du porteur de projet :**

Il n'est pas prévu la mise en place de système particulier pour la captation du CO2 et des particules fines, mais le doublement des arbres va contribuer à capter du CO2 supplémentaire.

**Extrait du PV de synthèse du commissaire enquêteur :**

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

**Réponse du porteur de projet :**

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

**Extrait du PV de synthèse du commissaire enquêteur :**

- limiter l'éclairage nocturne, les publicités lumineuses ;

**Réponse du porteur de projet :**

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

**Extrait du PV de synthèse du commissaire enquêteur :**

- certaines contre-allées suscitent des réserves en ce qu'elles constituent un danger pour les cyclistes lorsqu'elles remplacent la piste cyclable. La contre-allée prévue devant l'immeuble du Val-des-trois-Gares 1810-1828-1846, avenue R Salengro à la pointe de Chaville suscite l'opposition des résidents :
  - en ce qu'elle présente un danger en sortie du parking ;
  - elle ne permet pas le tourne-à-gauche des véhicules sortant du parking ;
  - les véhicules circulant dans la contre-allée généreraient des nuisances sonores ;
  - elle nuirait à l'esthétique de la façade de l'immeuble.

**Réponse du porteur de projet :**

La contre-allée en question a été positionnée afin de favoriser le trottoir pour l'école et les commerces et de bénéficier d'une continuité sur ce tronçon. De plus une contrainte technique forte avec le réseau d'assainissement nécessite de disposer la contre-allée de ce côté (regard d'accès situé de ce côté ne pouvant pas être sous chaussée).

La gestion conflictuelle des piétons et des cycles sera présente avec ou sans contre-allée, puisqu'elle est inhérente à chaque sortie de parking.

Les véhicules devront emprunter la contre-allée avant de pouvoir tourner à gauche.

**Extrait du PV de synthèse du commissaire enquêteur :**

- Le projet doit prendre en compte les projets d'aménagements des villes traversées et de GPSO.

**Réponse du porteur de projet :**

Le projet intègre les projets d'aménagement des villes et de GPSO, des réunions de coordinations sont réalisés régulièrement et vont se poursuivre.

**Extrait du PV de synthèse du commissaire enquêteur :**

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

### **Réponse du porteur de projet :**

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

### **Extrait du PV de synthèse du commissaire enquêteur :**

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

### **Réponse du porteur de projet :**

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

### **Extrait du PV de synthèse du commissaire enquêteur :**

La ville de Sèvres a aussi des demandes spécifiques d'aménagement qu'elle décrit dans son avis : positionnement des traversées piétons dans le centre-ville, revêtements particuliers sur certains trottoirs, revêtements adaptés de qualité favorisant l'infiltration, surfaces végétalisées..

### **Réponse du porteur de projet :**

La ville de Sèvres a transmis ces demandes par courrier au Département qui lui a répondu que ces demandes allaient être étudiées.

*Appréciation du commissaire enquêteur : les observations portées sur l'aménagement sont importantes car elles permettent de focaliser l'attention du Département sur les préoccupations du public. Il pourra ainsi les intégrer dès le début dans ses études détaillées.*

## **4.2.6 L'eau**

Le thème de l'eau a suscité 22 contributions.

Deux problématiques sont apparues, les eaux naturelles et les eaux de ruissellement.

Les eaux naturelles sont le rû de Marivel et les sources présentes dans les coteaux.

### **Extrait du PV de synthèse du commissaire enquêteur :**

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

Quelques propositions sont avancées :

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

### **Réponse du porteur de projet :**

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

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

*Appréciation du commissaire enquêteur : l'intégration des eaux naturelles dans le projet est indispensable et inévitable puisqu'elle émane maintenant d'une volonté politique affichée par la Métropole du Grand-Paris et les villes de Sèvres et de Chaville. Le Département s'interroge à juste titre sur la gestion, l'entretien et le financement de la réhabilitation de ces cours d'eau. Une concertation avec la police de l'eau paraît nécessaire.*

*Le fait de réhabiliter des eaux naturelles pourrait nécessiter de séparer les réseaux d'eaux usées car il semble que certains tronçons de réseaux sont en unitaires. Le fait de séparer les eaux pluviales des eaux usées est très positif.*

### **Extrait du PV de synthèse du commissaire enquêteur :**

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

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

### **Réponse du porteur de projet :**

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

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

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

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

La possibilité d'infiltration d'une partie des eaux pluviales, notamment par mise en place de revêtements perméables au droit des places de stationnement des contre-allées, sera examinée dans le cadre des études de détails, sous réserve des capacités d'infiltration des sols. A titre d'information, ces places représentent une surface de 1 780 m<sup>2</sup>.

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

*Appréciation du commissaire enquêteur : la bonne gestion des eaux de ruissellement doit être exemplaire dans un projet de ce type. Le fait de réduire les surfaces imperméabilisées et de faire ressortir les eaux naturelles y contribue.*

## 4.2.7 Les commerces

Le thème des commerces a suscité 12 contributions.

Il s'agit d'observations venant presque toutes des commerçants eux-mêmes pour des demandes qu'ils partagent ou bien des demandes particulières liées à leur situation.

### **Extrait du PV de synthèse du commissaire enquêteur :**

Les observations partagées sont :

- demandes que soient conservées des places de stationnement devant les commerces pour arrêt minute et pour les livraisons ;

### **Réponse du porteur de projet :**

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

### **Extrait du PV de synthèse du commissaire enquêteur :**

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

### **Réponse du porteur de projet :**

Le Département a mis au point un guide de bonne tenue de chantier que nous imposons aux entreprises réalisant les travaux. Ce guide donne les recommandations pour réduire au maximum la gêne des travaux sur l'environnement immédiat. Dans le cas particulier des poussières, un arrosage préventif des sols peut être mis en œuvre, afin de réduire les poussières susceptibles de s'envoler. Le respect de ce guide est un des objectif contractuel du maître d'œuvre qui suivra au jour le jour les travaux d'aménagement.

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

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

**Extrait du PV de synthèse du commissaire enquêteur :**

- être associé à la suite de l'élaboration du projet ;

**Réponse du porteur de projet :**

Le Département souhaite poursuivre le groupe de travail mis en place avec les commerçants après la concertation, afin d'explorer les possibilités d'amélioration encore possibles.

**Extrait du PV de synthèse du commissaire enquêteur :**

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

**Réponse du porteur de projet :**

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

**Extrait du PV de synthèse du commissaire enquêteur :**

- les commerçants concernés s'inquiètent du passage de la piste cyclable devant leur commerce qui représenterait un risque d'accident.

**Réponse du porteur de projet :**

Cette observation reprend l'interrogation des observations n°9 et 10.

**Extrait du PV de synthèse du commissaire enquêteur :**

A noter qu'un particulier affirme par ailleurs que le vélo et la marche à pied sont bon pour le commerce (RE 215).

*Appréciation du commissaire enquêteur : le Département montre sa volonté de continuer la concertation avec les commerçants et de satisfaire leurs demandes. L'enjeu est important car il y va de la viabilité des commerces qui vont être fortement impactés pendant une longue période de 12 à 30 mois selon les sections.  
Les débordements de chantier devront être évités ce qui nécessitera un suivi de travaux rigoureux.*



## 4.2.8 Les expropriations

### Extrait du PV de synthèse du commissaire enquêteur :

- Les Consorts Ramel/Anseaume, propriétaires de l'immeuble sis au 611 rue Roger Salengro à Chaville. Ils ont déposé un écrit dans le registre papier de Sèvres le 12 octobre et dans le registre électronique RE 87. Ils demandent que le projet soit revu afin de préserver leur immeuble qui abrite 10 locataires occupants de longue date et bénéficiant d'un loyer modeste et des commerces. De plus leur immeuble construit en 1931 est parfaitement entretenu et constitue un témoignage de l'architecture de l'époque. Plusieurs locataires de cet immeubles ont déposé dans le registre papier leur attachement à leur logement. Certains sont âgés et habitent là depuis plus de 40 ans. Il y a aussi des familles, ils sont très attachés à leur lieu de vie et ne veulent pas partir Les commerçants exerçant dans cet immeubles se sont aussi manifestés.

### Réponse du porteur de projet :

Le département a conçu un aménagement limitant au maximum les acquisitions foncières, pour ne pas augmenter l'impact sur les riverains, les délais du projet ni son coût. Le projet nécessite essentiellement d'acquérir des parcelles qui ne sont pas bâties et dont une grande partie est déjà ouverte au public (trottoirs existants).

Toutefois quelques bâtis sont aussi concernés par des acquisitions et sont situés à Chaville entre la rue de la Passerelle et la rue de la porte Dauphine, et entre le groupe scolaire Ferdinand Buisson et la limite communale de Sèvres. Il s'agit du secteur le plus restreint au niveau de l'emprise de la voirie actuelle, qui nécessite un élargissement afin de répondre aux objectifs du projet.

L'immeuble sis 611, rue Roger Salengro est actuellement frappé d'alignement et l'emprise du projet correspond à cet alignement.

Cette emprise est nécessaire à la réalisation des aménagements répondants aux objectifs du projet.

*Appréciation du commissaire enquêteur : J'ai reçu Monsieur et Madame ANSEULME-RAMEL lors de la permanence du 12 octobre en mairie de Chaville. L'immeuble a été construit en 1931 par le père de Madame RAMEL. Cet immeuble, bien entretenu, abrite 10 logements et 2 commerces loués. Les locataires souvent âgés habitent l'immeuble depuis longtemps (certains depuis 45 ans) et bénéficient d'un loyer modeste. Les commerces sont un magasin de réparation de scooters et un magasin d'optique. J'ai rencontré des locataires lors des permanences qui m'ont expliqué leur situation. Monsieur et Madame ANSEULME ont demandé au projet « d'être moins ambitieux pour ces quelques mètres de linéaire de trottoir et de remplacer le stationnement actuel par une piste cyclable, sachant qu'elle se situe juste après le carrefour projeté » selon les thèmes de la contribution RE 87. Nous avons regardé ensemble le plan mais je n'ai pu que constater que l'immeuble en question empiète fortement dans l'emprise du projet et il n'est pas possible de le contourner sans dénaturer le projet en coupant les continuités de circulation notamment la piste cyclable et le trottoir.*

*Des locataires se sont exprimés dans le registre papier de Chaville :*

- *Madame LY demande que les locataires ne soient pas expulsés : il y a parmi eux des personnes âgées, des familles avec des enfants de 25, 30 et 40 ans qui sont attachés à cet immeuble ;*
- *Madame LEROLLE habite l'immeuble depuis 45 ans. Elle déclare qu'elle refuse de déménager loin du quartier pour les commodités et la proximité de sa famille ;*

*Monsieur et Madame MARTINHO habitent l'immeuble depuis 33 ans et espèrent pouvoir y rester.*

*Le Département devra indemniser justement les propriétaires et les locataires (habitants et commerçants) en proposant si possible pour ces derniers, de les reloger dans les meilleures conditions en prenant en compte notamment leur souhait de rester à proximité de leur quartier où ils ont leurs habitudes et leurs relations. Conserver ces commerçants à proximité est important pour garder l'activité du quartier et du futur boulevard urbain.*

**Extrait du PV de synthèse du commissaire enquêteur :**

- J'ai reçu la visite d'une fille Madame CHAMPION qui demeure 531 av R. Salengro. Cette dame est âgée de 93 ans, elle vit avec son autre fille et ne veut pas quitter sa maison. La famille souhaite savoir à quelle échéance cette personne devrait quitter les lieux en cas effectif d'expropriation.

**Réponse du porteur de projet :**

Chaque personne impactée par une acquisition a été notifiée de la procédure en cours dans le cadre de l'enquête publique et les informations relatives aux emprises foncières du projet sont disponibles dans les dossiers d'enquête.

Le département privilégie les acquisitions à l'amiable avec les personnes impactées par le projet d'aménagement. Si une acquisition est nécessaire, une procédure d'expropriation est engagée si aucun accord amiable ne peut être trouvé au préalable.

Pour le cas présent une libération des lieux en 2023 permettrait de pouvoir anticiper les travaux préalables à la réalisation des aménagements prévus en 2024 sur ce secteur.

*Appréciation du commissaire enquêteur : le Département répond à la demande exprimée.*

**Extrait du PV de synthèse du commissaire enquêteur :**

Un courrier RAR m'est parvenu de l'avocat de l'indivision Collette/Monnatte propriétaire d'un local commercial construit sur le terrain cadastré AD 404 et situé 521 rue R. Salengro à Chaville. Ce courrier a pour objet de porter à connaissance la valeur de l'emplacement. Il est mis en pièce jointe du présent procès-verbal.

La SCPI ACTIPIERRE 3 a déposé une contribution dans le registre électronique (RE 170). Elle se signale comme propriétaire de l'ensemble du volume du rez de chaussée de l'immeuble sis 1-3 rue des Bois et avenue de l'Europe à Sèvres, parcelle cadastrée AN n° 666. Cette SCPI souhaite obtenir des précisions sur la délimitation des volumes lui appartenant, objet de l'expropriation.

**Réponse du porteur de projet :**

Le Département prendra contact avec la SCPI ACTIPIERRE pour préciser la délimitation des volumes fournis dans le dossier d'enquête.

*Appréciation du commissaire enquêteur : ces prises de contact sont la suite normale de l'enquête parcellaire.*

#### **4.2.9 Enquête parcellaire**

Dans le cadre de l'enquête parcellaire dont l'objectif est d'identifier les propriétaires des parcelles à exproprier et des ayants droit à indemnisation et de vérifier les limites de l'emprise exproprier, les observations s'y rapportant ont été traitées dans le paragraphe précédent sur les expropriations.

## **5 Délai supplémentaire de remise du rapport et des conclusions du commissaire enquêteur**

Selon l'article 13 de l'arrêté préfectoral portant ouverture de cette enquête publique complémentaire, je disposais d'un délai de 30 jours à compter de la date de clôture de l'enquête pour la remise de mon rapport et de mes conclusions.

Face la date tardive du mémoire en réponses au PV de synthèse des observations, j'ai demandé au Préfet de m'accorder un délai supplémentaire . Cette demande de report de délai m'a été accordée pour une remise de rapport en préfecture le 9 décembre au plus tard. La réponse de la Préfecture est déposée en pièce jointe.

Fait à Levallois-Perret le 5 décembre 2019

François Huet

Commissaire-enquêteur



## **6 Annexe**

- Procès-verbal de synthèse des observations remis au porteur de projet
- Mémoire en réponses du porteur de projet ;



## 7 Pièces jointes

### 7.1 Arrêtés

- Arrêté préfectoral DCPAT/BEICEP n°2019-141 en date du 3 septembre 2019 prescrivant l'ouverture de cette enquête publique environnementale préalable à la déclaration d'utilité publique, conjointe à une enquête parcellaire, concernant le projet de requalification de la RD 910 sur les communes de Chaville, Sèvres et Saint-Cloud.;
- Décision n°E19000051/95 du 24 juin 2019 du Président du tribunal administratif de Cergy désignant François HUET ingénieur VRD en qualité de commissaire enquêteur.

### 7.2 Publicité

- Avis d'enquête publique ;
- Publications dans les journaux :
  - Le Parisien des mardis 10 septembre et 1<sup>er</sup> octobre ;
  - Les Échos des mardis 10 septembre et 1<sup>er</sup> octobre ;;
- Certificats d'affichage ;
  - de la Ville de Chaville ;
  - de la Ville de Sèvres ;
  - de la Ville de Saint-Cloud ?
- Constat d'huissier de retrait des affiches avec PUBLILEGAL ;

### 7.3 Comptes-rendus des réunions publiques d'information

- Compte-rendu de la réunion publique d'information à l'Atrium de Chaville le 8 octobre ;
- Compte-rendu de la réunion publique d'information au S.E.L. de Sèvres le 15 octobre.

### 7.4 Registres d'enquête

- Scan des 3 registres d'enquête papier déposés au siège de l'enquête à la mairie de Chaville ;
- Scan des 2 registres d'enquête papier déposés à la mairie de Sèvres ;
- Scan du registre d'enquête papier déposé à la mairie de Saint-Cloud ;
- Registre électronique ;
- Pièces jointes à courriel Préfecture

## 7.5 Enquête parcellaire

- Tableau de suivi des notifications individuelles commune de Chaville ;
- Tableau de suivi des notifications individuelles commune de Sèvres.

## 7.6 Courrier

- Courrier RAR en date du 22 octobre, reçu de Monsieur Olivier MOUCHNINO ;
- Courrier RAR en date du 24 octobre reçu de Maître Yannick NORMAND avocat à la Cour ;
- Courrier simple en date du 28 octobre reçu de Monsieur le Président de la Métropole du Grand-Paris.
- Courrier RAR de la Préfecture des Hauts-de-Seine autorisant le report de la remise du dossier par le commissaire enquêteur.