

# Aménagement de l'échangeur de la manufacture de Sèvres

Dossier d'enquête publique avant travaux

Pièce C  
Notice explicative



## I. Sommaire

<b>PIECE C : NOTICE EXPLICATIVE</b>	<b>1</b>		
<b>I. SOMMAIRE</b>	<b>3</b>	<b>II. TABLE DES ILLUSTRATIONS</b>	<b>33</b>
<b>1 PRESENTATION GENERALE DU PROJET</b>	<b>5</b>	<b>1 TABLE DES CARTES</b>	<b>35</b>
<b>2 CONTEXTE ET JUSTIFICATION DE L'OPERATION</b>	<b>6</b>	<b>2 TABLE DES FIGURES</b>	<b>35</b>
2.1 LE CONTEXTE ACTUEL	6	<b>3 TABLE DES TABLEAUX</b>	<b>35</b>
2.1.1 L'échangeur de la Manufacture : un point d'échanges stratégique très contraint	6		
2.1.2 Un secteur en pleine mutation urbaine	6		
2.1.3 Un patrimoine architectural et paysager riche, au cœur de la Vallée de la Culture	8		
2.2 ANALYSE DES DYSFONCTIONNEMENTS ACTUELS ET DEFINITION DES BESOINS	8		
2.2.1 Un échangeur complexe, peu lisible, source d'insécurité	8		
2.2.2 La faiblesse de l'offre « modes actifs »	9		
2.2.3 Un cadre de vie peu mis en valeur	10		
2.3 OBJECTIFS DE L'OPERATION	11		
2.4 PRESENTATION GENERALE DE L'OPERATION	11		
<b>3 ETUDES PREALABLES ET DECISIONS ANTERIEURES AYANT CONDUIT AU CHOIX DU PROJET</b>	<b>12</b>		
3.1 RAPPEL DES ETUDES ET DECISIONS ANTERIEURES	12		
3.1.1 Etudes préliminaires	12		
3.1.2 La concertation préalable	12		
3.1.3 Etude de faisabilité complémentaire suite à la concertation préalable	12		
3.1.4 L'enquête publique	12		
3.2 PRESENTATION DES PRINCIPALES SOLUTIONS DE SUBSTITUTION	13		
3.2.1 Solutions localisées étudiées lors des études préliminaires	13		
3.3 BILAN DE LA CONCERTATION	18		
3.4 AJUSTEMENT DU PROJET A L'ISSUE DE LA CONCERTATION PREALABLE	20		
<b>4 PRESENTATION DU PROJET SOUMIS A L'ENQUETE</b>	<b>22</b>		
4.1 ENTRE LE PONT DE SEVRES ET LA RUE TROYON	23		
4.2 LA VOIE ROYALE, ENTREE DE VILLE DE SEVRES	25		
4.3 DEVANT LA CITE DE LA CERAMIQUE ET LE BAS PARC DU DOMAINE DE SAINT-CLOUD	26		
<b>5 PRINCIPALES MESURES D'INSERTION ENVIRONNEMENTALE</b>	<b>28</b>		
5.1 PRINCIPES D'ASSAINISSEMENT	28		
5.2 GESTION DU RISQUE D'INONDATION	28		
5.3 CADRE DE VIE	30		
5.3.1 Qualité de l'air	30		
5.3.2 Environnement sonore	30		
<b>6 SITUATION DU PROJET VIS-A-VIS DES DOCUMENTS D'URBANISME</b>	<b>31</b>		
<b>7 CONDITIONS D'EXPLOITATION DE LA VOIRIE</b>	<b>31</b>		
7.1 STATUT DE LA VOIRIE	31		
7.2 EMPRISES DU PROJET	31		
7.3 EXPLOITATION ET ENTRETIEN	31		
<b>8 PLANNING PREVISIONNEL</b>	<b>31</b>		

## 1 PRESENTATION GENERALE DU PROJET

Le présent dossier concerne la mise à l'enquête publique du projet d'aménagement de l'échangeur de la Manufacture en rive gauche de la Seine sur la commune de Sèvres dans le département des Hauts-de-Seine.

L'échangeur de la Manufacture constitue un **nœud d'échange routier important** entre les quais de Seine (RD7), la Grande Rue (RD910) et la RN118. Sa configuration est complexe et de **nombreux dysfonctionnements** sont observés : manque de lisibilité, entrecroisements dangereux pour l'ensemble des usagers, inaccessibilité des cheminements piétons aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR) et faiblesse des aménagements cyclables.



Figure 1 : Configuration actuelle de l'échangeur de la Manufacture (sources : © IGN Bd Ortho, Scan 25, © Google Earth)

En outre, l'échangeur se trouve au cœur de la Vallée de la Culture, projet culturel phare du Département ayant vocation à valoriser la boucle de Seine en s'appuyant sur les éléments patrimoniaux majeurs présents sur le site : Domaine National de Saint-Cloud, Domaine Brimborion, Cité de la Céramique ainsi que le projet de Cité musicale sur l'île Seguin. Aussi, ce projet constitue une opportunité pour participer à la valorisation du site.

Le projet vise à répondre aux objectifs suivants :

- ✓ Améliorer la lisibilité des échanges tout en maintenant les itinéraires existants et la capacité actuelle de l'échangeur ;
- ✓ Favoriser les modes actifs sur l'échangeur et entre les deux rives de la Seine ;
- ✓ Restituer des espaces verts qualitatifs, notamment devant la Cité de la Céramique et en entrée de ville de Sèvres.

## 2 CONTEXTE ET JUSTIFICATION DE L'OPERATION

### 2.1 LE CONTEXTE ACTUEL

#### 2.1.1 L'échangeur de la Manufacture : un point d'échanges stratégique très contraint

L'échangeur de la Manufacture assure le maillage entre des axes routiers majeurs du territoire puisqu'il permet d'établir le lien entre le périphérique (par l'intermédiaire du pont de Sèvres), la voie rapide RN 118 et la RD 910 mais aussi l'A13 via la RD 7.

Les échanges sont nombreux, ils s'effectuent sur plusieurs niveaux et aux moyens de **trois carrefours principaux** :

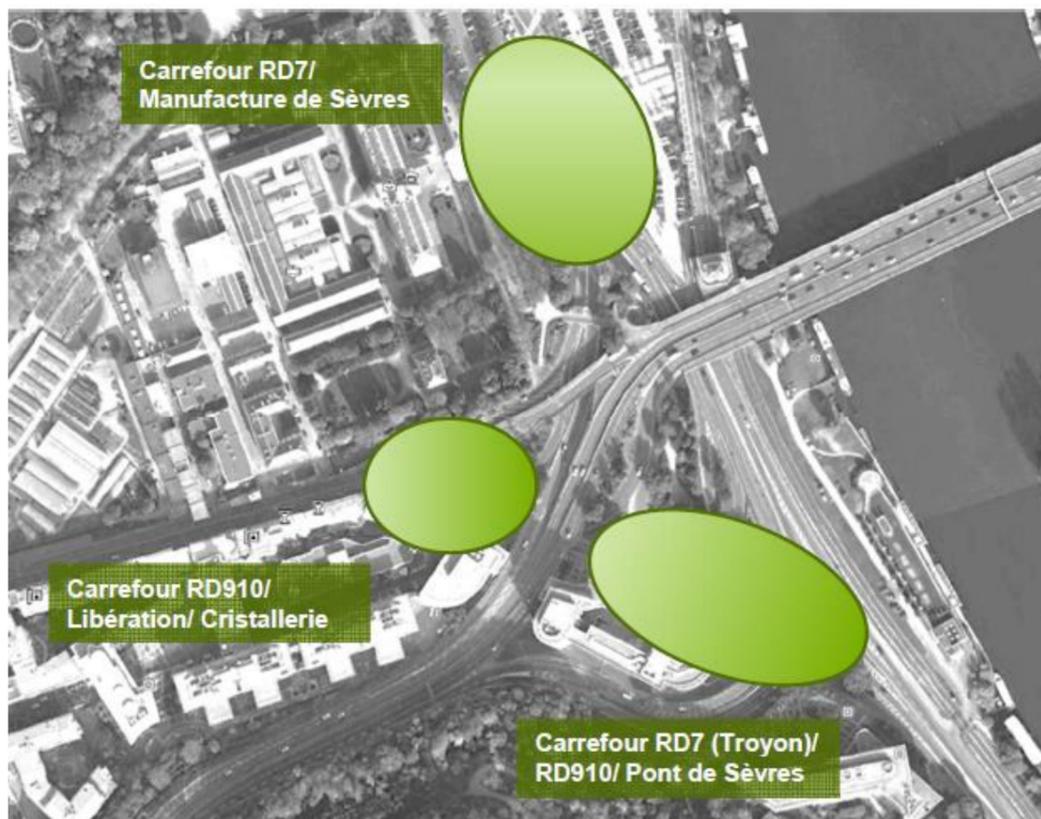


Photo 1 : Principaux carrefours au niveau de l'échangeur de la Manufacture (source : Egis)

#### ✓ Carrefour RD 7 / Manufacture de Sèvres

Ce carrefour joue un rôle majeur dans le fonctionnement de l'échangeur. Il permet l'accès à la RD 7 en direction du pont de Saint Cloud, à la RN 118 et à la RD 910 en direction de Chaville. Le carrefour est organisé suivant le principe d'un giratoire percé.

#### ✓ Carrefour RD 910 / Libération / Cristallerie

Cette intersection gère le flux en provenance de la RD 910 depuis le pont de Sèvres ou de Chaville, et permet l'accès à la Cristallerie.

#### ✓ Carrefour RD 7 (Troyon)/RD 910/Pont de Sèvres

Ce point d'échanges permet de gérer le flux de véhicules de la RD 910 et ceux de la RD 7 Sud depuis Meudon.

Au niveau de cet échangeur complexe, certains mouvements sont facilités :

- ✓ Le trajet de la RD 7 Nord –RD 7 Sud s'effectue à l'aide d'un passage souterrain ;
- ✓ De même dans l'autre sens, une tangentielle longeant les voies du T2 évite le giratoire ;
- ✓ Le trajet RN 118-RD 7 Nord est également rendu direct par un viaduc réalisé au-dessus de la place.

En termes de fluidité, le système est très contraint par l'importance du trafic sur ces différents axes :

- ✓ La RD 7 assure un itinéraire de délestage lorsque le périphérique parisien est saturé ;
- ✓ La RN 118 en direction de Vélizy, peut générer des remontées de files au-delà de la place de la Manufacture ;
- ✓ Le pont de Sèvres est également régulièrement saturé, ce qui perturbe le fonctionnement du carrefour RD 910/Cristallerie.

#### 2.1.2 Un secteur en pleine mutation urbaine

L'ensemble du secteur des bords de Seine est, depuis quelques années, en profonde mutation, due essentiellement aux libérations de terrains depuis le **départ des usines Renault** et à une réaffectation des fonctions urbaines.

En effet, ce secteur a longtemps été le cœur d'une activité industrielle intense. Il se restructure aujourd'hui autour de différents usages comme le logement, les activités tertiaires ou les commerces tout en y intégrant une prévalence pour la valorisation des milieux naturels et leurs fonctionnalités afin d'améliorer l'environnement global.

La restructuration urbaine du secteur est marquée par le programme d'aménagement « **ZAC Seguin Rives de Seine** » sur la commune de Boulogne-Billancourt. Cette vaste opération d'aménagement,

menée par la ville de Boulogne-Billancourt et la SAEM Val de Seine Aménagement, prévoit sur 74 hectares, la réalisation de 282 000 m<sup>2</sup> de logements, 281 000 m<sup>2</sup> de bureaux et 187 000 m<sup>2</sup> d'activités, commerces et équipements collectifs.



Photo 2 : Vue aérienne de la ZAC île Seguin Rives de Seine (source : <http://www.ileseguin-rivesdeseine.fr>)

L'opération est organisée en différents secteurs d'aménagement aux enjeux différents : **le quartier du Pont de Sèvres, le Trapèze et l'île Seguin** qui accueillera sur la pointe aval, la **Cité Musicale** à rayonnement national réalisée par le Conseil général des Hauts-de-Seine, dans le cadre d'un partenariat public-privé.

La mutation urbaine engagée au niveau du territoire s'accompagne d'un **renforcement de l'offre de transports en commun** avec notamment le TCSP Val de Seine mais aussi et surtout l'arrivée du Grand Paris Express et sa ligne 15 Sud qui reliera 16 gares de Pont de Sèvres à Noisy – Champs.

Cette ligne permettra d'améliorer la desserte existante et de renforcer les interconnexions avec le réseau de transport préexistant. La gare prévue au niveau du Pont de Sèvres sur la commune de Boulogne-Billancourt assurera des correspondances avec le pôle multimodal métro/bus/tramway existant.



Figure 3 : Projet d'implantation de la future gare du Grand Paris au niveau du Pont de Sèvres (source : [www.societedugrandparis.fr](http://www.societedugrandparis.fr))



Figure 2 : Tracé du projet de ligne 15 Sud du Grand Paris Express (source : [www.societedugrandparis.fr](http://www.societedugrandparis.fr))

### 2.1.3 Un patrimoine architectural et paysager riche, au cœur de la Vallée de la Culture

L'échangeur de la Manufacture se situe au croisement de sites majeurs des Hauts-de-Seine : la **Cité de la Céramique**, le **Domaine de Saint-Cloud**, le **Domaine Brimborion**, dans un environnement paysager contrasté, entre **coteaux boisés** et **vallée de la Seine**.

Les ensembles patrimoniaux et paysagers remarquables rencontrés au niveau du site constituent autant de points d'intérêt à valoriser.

Le département des Hauts-de-Seine a d'ores et déjà engagé de nombreuses actions en ce sens et notamment :

- une démarche globale de valorisation des berges initiée par l'élaboration d'un **schéma d'aménagement et de gestion durables de la Seine et de ses berges**, approuvé par l'assemblée départementale le 24 février 2006, dont les enjeux consistent à ouvrir la ville sur le fleuve et à reconquérir les berges en travaillant notamment sur le maintien et le renforcement de la biodiversité. La reconquête des berges est aujourd'hui engagée grâce au programme sectoriel « d'aménagement de la RD 7 et des bords de Seine entre le pont de Sèvres et Paris » ;
- le projet de **la Vallée de la Culture**, projet culturel phare du Conseil général des Hauts-de-Seine dont l'objectif premier est de mettre en valeur la boucle de la Seine d'Issy-les-Moulineaux à Nanterre à travers une offre de loisirs et de pratiques culturelles permanente pour tous les publics. Le Conseil général mène actuellement de front deux grands projets avec le renouveau du musée départemental Albert Kahn à Boulogne, et la construction de la **Cité musicale sur la pointe aval de l'île Seguin**. La situation géographique de ces deux projets, sur la boucle de la Seine, en fait un premier « point d'appui » privilégié du projet de « Vallée de la Culture » de part et d'autre de la Seine. Ce projet est également une opportunité pour valoriser l'offre culturelle et touristique existante et notamment la Cité de la Céramique à Sèvres.



Figure 4 : Projet d'aménagement de l'île Seguin (source : Cite-musicale-ile-seguin.hauts-de-seine.net)

## 2.2 ANALYSE DES DYSFONCTIONNEMENTS ACTUELS ET DEFINITION DES BESOINS

### 2.2.1 Un échangeur complexe, peu lisible, source d'insécurité

Le fonctionnement des carrefours est complexe compte-tenu des nombreux échanges et des différentes bretelles constituant le système.

Cette configuration est source d'insécurité pour les usagers. De 2008 à 2012, le nombre d'accident a considérablement augmenté (+ 45,5%). Néanmoins, les accidents graves ont diminué.

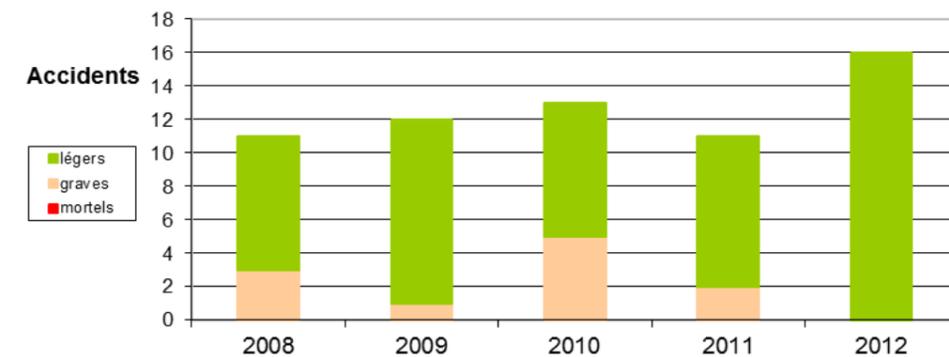


Figure 5 : Bilan des accidents survenus sur le département de la Manufacture

Sur la période 2008-2012, il a été recensé **63 accidents corporels**, ils ont occasionné :

- ✓ 0 tué ;
- ✓ 11 blessés hospitalisés, dont 8 motards, 1 piéton et 1 cycliste ;
- ✓ 52 blessés non hospitalisés, dont 21 motards et 5 piétons.

L'analyse des circonstances des accidents permet de mettre en évidence un manque de lisibilité de l'itinéraire puisque 65 % des accidents survenus sur l'échangeur de la Manufacture ont eu lieu hors intersection et 51% des accidents n'impliquent qu'un seul véhicule.

De plus, le secteur est particulièrement dangereux pour les usagers sensibles, 29% des usagers impliqués sont des deux-roues et 42% des victimes sont des motards.

**L'accidentologie sur le secteur reflète la complexité et la mauvaise lisibilité de l'échangeur. L'enjeu du nouvel aménagement est donc de simplifier l'organisation de l'échangeur afin de le rendre plus sûr.**

### 2.2.2 La faiblesse de l'offre « modes actifs »

La vie locale et l'accès aux transports en commun génèrent des mouvements piétonniers denses. Or, actuellement, le secteur est marqué par une offre de cheminements piétons qui manque d'attractivité et de lisibilité, peu ou pas accessible aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR).

Trois passages dénivelés sont recensés :

- ✓ Une passerelle est située au-dessus des voies d'accès à la RN118 et la RD910, reliant le pont de Sèvres à la place de la Manufacture ;
- ✓ Deux souterrains sont présents, l'un sous la culée Ouest du pont de Sèvres et l'autre sous une bretelle d'accès à ce même pont, permettant la liaison depuis le pont de Sèvres vers la partie Sud de l'échangeur.



Photo 3 : Passerelle piétonne entre le pont de Sèvres et la place de la Manufacture



Photo 4 : Passage souterrain piéton sous la culée Ouest du pont



Photo 5 : Passage souterrain piéton sous la bretelle d'accès au pont de Sèvres

Quelques traversées s'effectuent sur chaussée :

- ✓ Un passage piéton est situé au bout de la Grande Rue (RD910) afin de relier le quartier de la Cristallerie à la place de la Manufacture.
- ✓ Deux passages sont positionnés au niveau de la place de la Manufacture, l'un permettant l'accès à la station du tramway T2, l'autre au parc nautique de l'île de Monsieur.
- ✓ Un dernier passage piéton se trouve au droit du bâtiment du 2 rue Troyon. Il permet d'accéder au pont de Sèvres via les passages souterrains mentionnés précédemment.



Photo 6 : Passage piéton au niveau du carrefour de la Manufacture



Photo 7 : Passage piéton au niveau de l'avenue de la Cristallerie et de la rue Troyon

Toutefois, des traversées piétonnes sauvages source d'insécurité sont observées en dehors des passages protégés entre l'arrêt de tramway et le pont de Sèvres mais aussi au niveau de la Cristallerie.

En outre, le secteur est marqué par le manque d'aménagements réservés aux cycles. En effet, des pistes cyclables sont localisées sur le pont de Sèvres, les berges de Seine et dans le parc de Saint-Cloud, mais ces dernières ne sont pas interconnectées, l'objectif est de mettre en connexion l'ensemble du réseau cyclable pour le rendre pratique et attractif.



Photo 8 : piste cyclable bidirectionnelle en rive Sud du pont de Sèvres

*Des aménagements pour les modes actifs sont présents au niveau de l'échangeur de la Manufacture. Cependant, les aménagements existants ne sont actuellement pas organisés de manière attractive et optimisée.*

*L'aménagement de l'échangeur de la Manufacture devra donc prendre en considération les orientations qui ont pour vocation à améliorer l'accessibilité des voies douces.*

### 2.2.3 Un cadre de vie peu mis en valeur

L'échangeur de la Manufacture marque une rupture dans le paysage. En effet, situé dans la zone de transition entre les coteaux et les berges de Seine, éléments structurants du Val de Sèvres, l'échangeur de la Manufacture à la convergence de 3 grands axes structurants (RD 7, RD 910 et RN 118) est très imposant. Cette sensation est d'autant plus renforcée par la présence du viaduc du carrefour de la Libération.



*Photo 9 : Viaduc de la place de la Libération*

En outre, l'échangeur de la Manufacture se trouve au cœur d'ensembles patrimoniaux remarquables : sites classés (Bois de Saint Cloud, Domaine de Brimborion), sites inscrits (Colline de Brimborion, pont de Sèvres), monuments historiques classés et inscrits et notamment la Cité de la Céramique de Sèvres qui sont aujourd'hui peu ou pas mis en valeur tant la place de l'échangeur, dans sa configuration actuelle, est prégnante dans l'environnement.



*Photo 10 : La Cité de la Céramique actuellement peu mise en valeur*

*L'un des objectifs du présent projet d'aménagement est une meilleure prise en compte des spécificités environnementales et paysagères du site que sont les coteaux et les berges de Seine ainsi qu'une mise en valeur du patrimoine : sites et monuments remarquables du secteur (Cité de la Céramique, Domaine de Saint-Cloud, Domaine Brimborion...).*

*Le projet prévoit donc de restituer des espaces paysagers qualitatifs afin de mieux intégrer le site dans son environnement.*

### 2.3 OBJECTIFS DE L'OPERATION

Au vu des enjeux identifiés au niveau de l'échangeur de la Manufacture, le Conseil général des Hauts-de-Seine a souhaité engager la mutation de l'échangeur de la Manufacture en échangeur urbain et ce, selon trois objectifs :

<p><b>Faciliter</b> les déplacements de tous</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Simplifier les itinéraires véhicules, tout en maintenant la capacité de trafic actuelle ;</li> <li>– Rendre accessible les cheminements aux Personnes à Mobilité réduite (PMR) ;</li> <li>– Créer des cheminements cyclables ;</li> <li>– Favoriser l'accès aux Transports en Commun.</li> </ul>
<p><b>Améliorer</b> la sécurité routière</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Sécuriser les cheminements pour tous les usagers ;</li> <li>– Faciliter l'orientation des automobiles.</li> </ul>
<p><b>Mettre en valeur</b> la Cité de la Céramique et le Domaine de Saint-Cloud</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Créer de vastes espaces paysagers ;</li> <li>– Faciliter l'accès au domaine de Saint-Cloud.</li> </ul>

- ✓ Mise en place d'ascenseurs pour accéder aux quais du tramway T2 depuis le pont de Sèvres ;
- ✓ Aménagement de vastes espaces paysagers ;
- ✓ Création d'une plate-forme intermodale sur le pont de Sèvres.

### 2.4 PRESENTATION GENERALE DE L'OPERATION

L'aménagement de l'échangeur de la Manufacture sera réalisé sans augmentation de la capacité actuelle, la place de la voiture sera largement atténuée au profit d'aménagements qualitatifs améliorant le cadre de vie des riverains et des usagers mais aussi d'aménagements fonctionnels à destination des piétons, des cyclistes et des personnes à mobilité réduite.

Les opérations majeures retenues dans le cadre du projet d'aménagement de l'échangeur de la Manufacture sont les suivantes :

- ✓ Suppression du viaduc de sortie de la RN 118 et création d'une nouvelle bretelle de sortie ;
- ✓ Suppression du passage souterrain sur la RD 7 ;
- ✓ Suppression du giratoire devant la Cité de la Céramique ;
- ✓ Création de deux giratoires à feux pour favoriser la lisibilité des échanges ;
- ✓ Mise en accessibilité de tous les itinéraires piétons ;
- ✓ Elargissement des trottoirs pour la sécurité et le confort des piétons ;
- ✓ Création de nouvelles traversées piétonnes sécurisées ;
- ✓ Création de pistes cyclables ;

### 3 ETUDES PREALABLES ET DECISIONS ANTERIEURES AYANT CONDUIT AU CHOIX DU PROJET

#### 3.1 RAPPEL DES ETUDES ET DECISIONS ANTERIEURES

##### 3.1.1 Etudes préliminaires

Dès **2009**, le Conseil Général des Hauts-de-Seine a engagé une réflexion sur l'amélioration du fonctionnement du carrefour situé au droit de la Cité de la Céramique. Les nombreuses solutions étudiées ont toutes démontré que la problématique était plus large et qu'il fallait étendre le projet d'aménagement à tout l'échangeur.

C'est ainsi que **fin 2011**, le Département étudia une faisabilité globale d'aménagement répondant à trois objectifs : la simplification des échanges, la sécurité de tous les usagers et la mise en valeur du patrimoine.

Sur la base des réflexions menées, le projet a été présenté aux partenaires publics et privés dans le cadre d'une large concertation menée courant 2012 associant l'Etat, la Région Ile-de-France, les communes de Sèvres, de Boulogne-Billancourt, de Meudon, de Saint-Cloud, la Communauté d'Agglomération Grand Paris Seine Ouest (GPSO), le STIF, la RATP, Keolis, le Domaine de Saint-Cloud, la Cité de la Céramique, le Ministère de la Culture, le Ministère du Développement Durable et l'Architecte des Bâtiments de France.

##### 3.1.2 La concertation préalable

L'article L-300-2 du Code de l'Urbanisme fait obligation, pour les personnes publiques ayant l'initiative d'opérations d'aménagement, d'organiser le plus en amont possible des procédures administratives, la concertation, dans les conditions fixées après avis des communes concernées, afin d'associer pendant toute la durée de l'élaboration du projet les habitants, les associations et les autres personnes concernées.

Dans le cadre du projet, une concertation préalable a été organisée du **4 mars au 5 avril 2013** afin d'informer le plus largement possible le public sur ce projet d'aménagement et sur son opportunité. Les riverains et usagers ont pu poser leurs questions, émettre leurs opinions et faire part de leurs suggestions sur le projet.

Un bilan, joint en annexe de la présente étude, a été réalisé à l'issue de cette phase de concertation.

##### 3.1.3 Etude de faisabilité complémentaire suite à la concertation préalable

Au regard des principales remarques émises dans le cadre de la concertation préalable au sujet des liaisons « modes actifs » entre les deux rives du pont de Sèvres et l'intermodalité, une étude de faisabilité complémentaire a été lancée de **mai à septembre 2013** pour apporter des adaptations au projet initial, présenté lors de la concertation.

En effet, à ce jour, les échanges modaux entre le terminus du métro 9 à Boulogne et à la station de tramway T2 « Musée de Sèvres » à Sèvres sont importants, les piétons empruntant le pont de Sèvres se trouvant souvent en conflit avec les cyclistes. De plus, l'arrivée de la station du Grand Paris Express engendrera une augmentation certaine des circulations douces.

Ainsi, le projet initial a été affiné afin de répondre au mieux aux requêtes et avis exprimés lors de la concertation pour aboutir à l'opération, objet de la présente étude.

##### 3.1.4 L'enquête publique

La réalisation d'ouvrages ou de travaux, exécutés par des personnes publiques ou privées, doit être précédée d'une enquête publique lorsqu'en raison de leur nature, de leur consistance ou du caractère des zones concernées, ces opérations sont susceptibles d'affecter l'environnement.

L'enquête publique constitue l'occasion de présenter à nouveau au public, le projet et des propositions faisant écho à la concertation préalable.

## 3.2 PRESENTATION DES PRINCIPALES SOLUTIONS DE SUBSTITUTION

Le présent chapitre a pour objet de présenter les différentes options d'aménagement qui ont été envisagées puis écartées au fur et à mesure de l'avancée des réflexions pour aboutir au projet retenu.

### 3.2.1 Solutions localisées étudiées lors des études préliminaires

Suite à la décision de privilégier un parti d'aménagement permettant la restructuration complète de l'échangeur de la Manufacture, les études préliminaires ont été engagées et ont portées dans un premier temps sur la restructuration de la géométrie de l'échangeur dans sa globalité et, dans un deuxième temps, sur la définition des aménagements paysagers incluant la prise en compte des itinéraires modes actifs (piétons et cycles).

Les études préliminaires géométriques ont été conçues selon le principe d'un **réaménagement complet de l'échangeur** avec pour objectif premier la réalisation d'un grand parvis piétonnier et paysager devant la Cité de la Céramique impliquant de déplacer les flux transitant actuellement sur la place de la Manufacture.

Afin de permettre cette restructuration globale de l'échangeur, les principales opérations envisagées sont donc les suivantes :

- **Suppression du giratoire devant la Cité de la Céramique** afin de ne laisser passer que le flux RD 7. Cette solution permet de respecter les emprises du domaine public et de libérer un espace confortable (plus de 7 000 m<sup>2</sup>) devant la Cité de la Céramique ;
- **Réaménagement des carrefours en entrée de ville de Sèvres et au niveau de la Place de la Libération** afin de gérer les flux de circulation entre la RD 7 Nord et Sud, la RD 910 et la RN 118. Au niveau de ces carrefours, la création de carrefours giratoires à feux est apparue être la seule solution viable pour gérer les charges importantes de trafic sur les différentes branches de l'échangeur. De plus, cette solution permet d'apporter un traitement paysager soigné des points d'échanges donnant un caractère plus urbain à l'aménagement, elle permet en outre de créer une véritable porte d'entrée à la ville de Sèvres au niveau de l'actuel carrefour de la Cristallerie.

Afin d'améliorer la lisibilité des échanges mais aussi afin de permettre une meilleure intégration du projet à son environnement, la **suppression du viaduc de sortie de la RN 118** et la création d'une nouvelle bretelle de sortie aplanie sont des solutions qui sont apparues évidentes dans le cadre du projet. En effet, le viaduc de la bretelle de sortie de la RN 118 est omniprésent, nuisant au paysage et donnant au site un caractère autoroutier.

Sur le plan géométrique, la seule interrogation a porté sur la **conservation ou non du passage souterrain à gabarit normal (PSGN)** permettant un trajet direct depuis la RD 7 Nord à la RD 7 Sud dans le sens Saint-Cloud - Issy-les-Moulineaux.

Suite aux comptages directionnels réalisés en 2011 par la société Iris Conseil Infra et à l'analyse du fonctionnement actuel de l'échangeur issue des études de simulations de circulation dynamique et statique réalisées par la société PTV France, la faible fréquentation de ce passage souterrain par les usagers de la route a été démontrée. En outre, les simulations sur la base des trafics actuels ont permis de démontrer un fonctionnement satisfaisant sans PSGN. Aussi, compte-tenu des données fonctionnelles mais aussi des coûts importants d'entretien alloués à cet ouvrage, il a été décidé de le supprimer.

La suppression de cet ouvrage permet, de plus, de libérer un espace intéressant pour un traitement paysager qualitatif permettant une mise en valeur du site et une ouverture des perspectives, actuellement tournées vers le viaduc RN 118, vers la Seine.

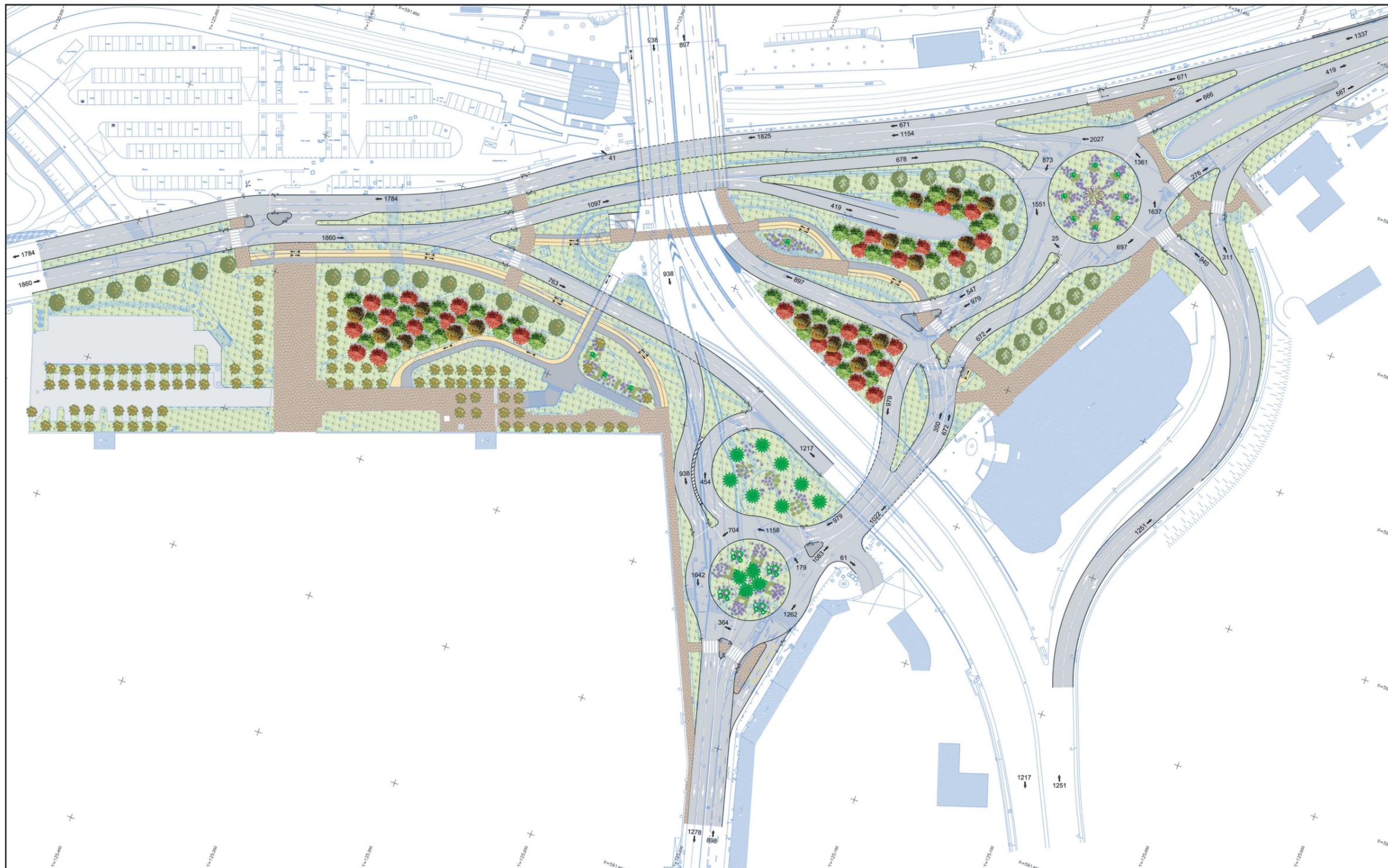
Les plans suivants permettent de visualiser les deux solutions étudiées lors des études préliminaires géométriques, à savoir les solutions avec ou sans PSGN.

# SOLUTION D'AMENAGEMENT AVEC PSGN (Juillet 2011)



0 50 m

Source : © IRIS Conseil Aménagement, Etudes préliminaires



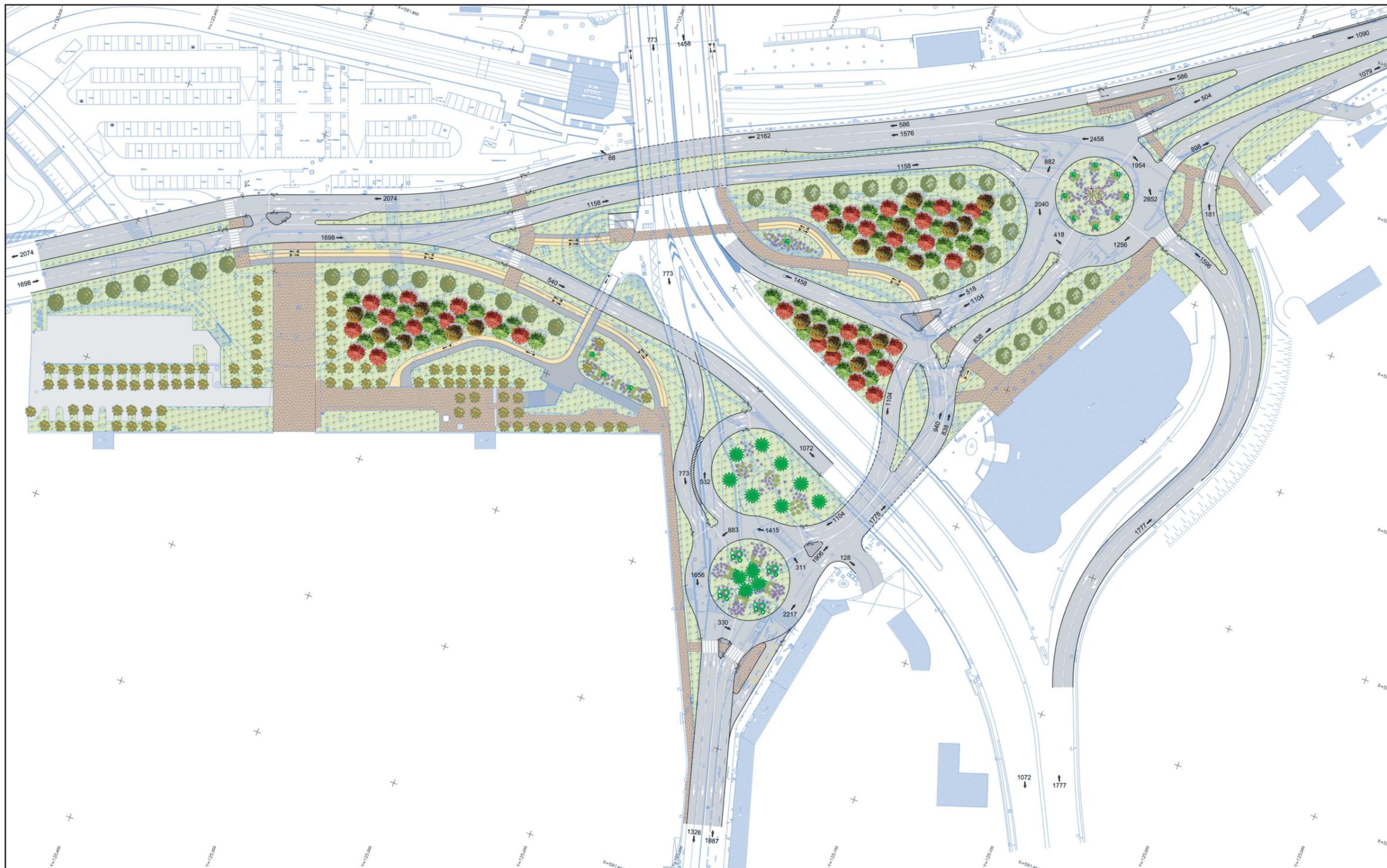
- Chaussée
- Stationnement
- Trottoir
- Zone mixte
- Piste cyclable
- Espaces verts

# SOLUTION D'AMENAGEMENT SANS PSGN (Juillet 2011)



0 50 m

Source : © IRIS Conseil Aménagement, Etudes préliminaires



- Chaussée
- Stationnement
- Trottoir
- Zone mixte
- Piste cyclable
- Espaces verts

Sur la base de la solution d'aménagement de voirie retenue prévoyant la suppression du PSGN, *une mission de définition des aménagements paysagers* du secteur de l'échangeur de la Manufacture a été engagée dans un deuxième temps.

A partir des premières ébauches réalisées lors des études préliminaires géométriques, le projet a été affiné en prenant en compte les fortes évolutions urbaines du secteur et la politique globale de valorisation des berges de Seine initiée depuis quelques années par le département des Hauts-de-Seine.

En effet, ce secteur a longtemps été le cœur d'une activité industrielle intense. Il se restructure aujourd'hui, depuis le départ des usines Renault, autour de différents usages comme le logement, les activités tertiaires ou les commerces tout en y intégrant une prévalence pour la valorisation des milieux naturels et leurs fonctionnalités afin d'améliorer l'environnement global.

L'étude de définition des aménagements paysagers a donc été élaborée avec pour objectifs de **redessiner les courbes naturelles du site** et **restaurer les liens entre les rives bâties et la Seine**. Cette opération est également une opportunité pour envisager un **passage fluide pour les piétons, cycles et personnes à mobilité réduite entre le pont de Sèvres, la Grande Rue de Sèvres et le parvis de la Manufacture** qui sont des secteurs très fréquentés : accès aux pôles d'emploi de Sèvres et de Boulogne-Billancourt, accès aux gares de transports en commun (gare du tramway T2, station de métro ligne 9 et à future gare du Grand Paris Express), accès à des pôles culturels et de loisirs des Hauts-de-Seine (Cité de la Céramique, parc de Saint-Cloud, parc Brimborion, base nautique de l'île de Monsieur et future Cité musicale de l'île Seguin).

Le projet d'aménagement affiné suite à la mission « paysage » est proposé sur la carte page suivante. Ce plan d'aménagement est celui qui a été soumis à l'avis du public dans le cadre de la concertation préalable.

Les évolutions par rapport au projet géométrique ont été :

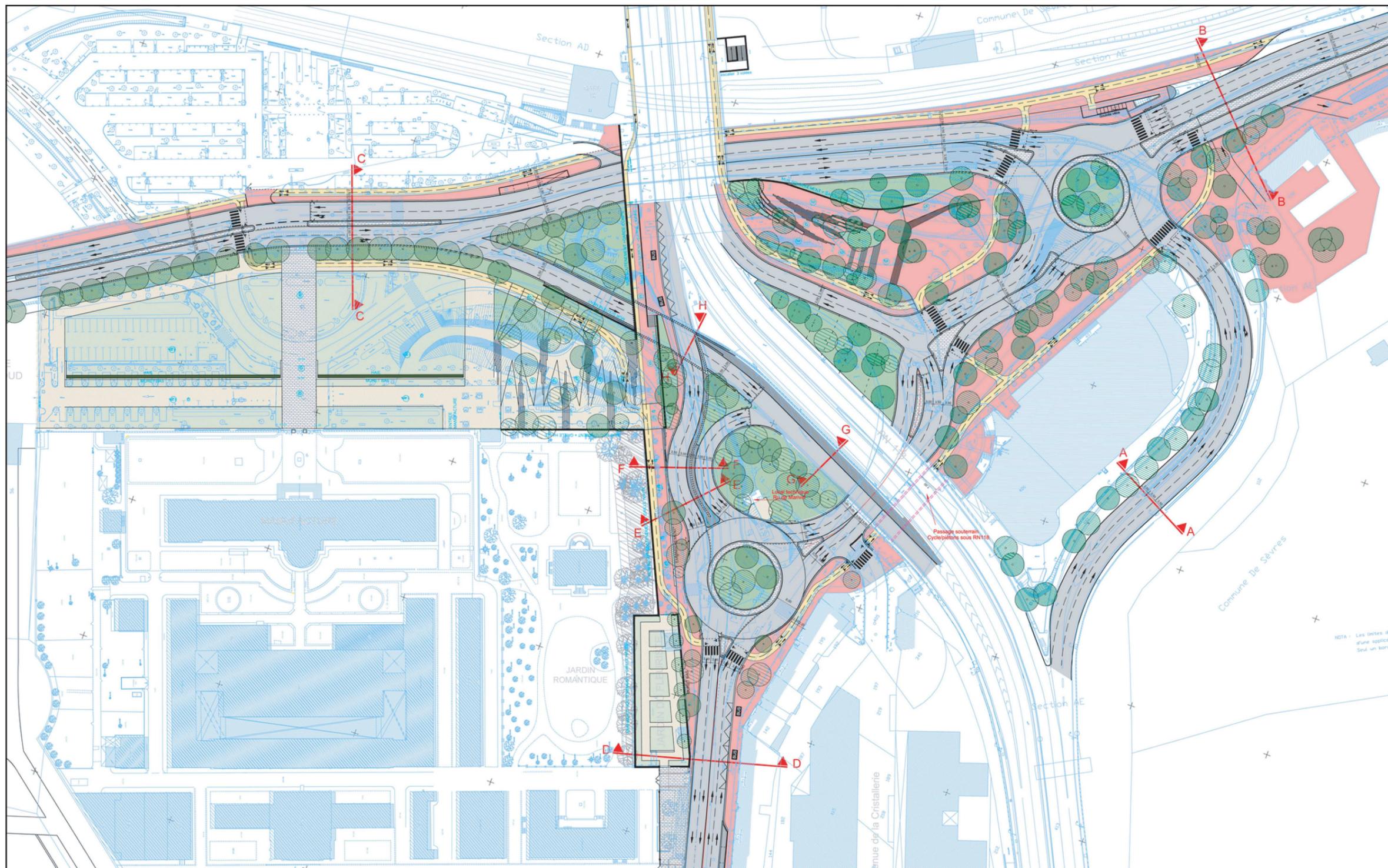
- *La suppression de parking de la Manufacture afin de permettre une reconfiguration complète du parvis de la Cité de la Céramique ayant vocation à mettre en valeur cet élément patrimonial majeur du site ;*
- *La création d'une passerelle et d'un jeu de rampes et d'embranchements accessibles à l'ensemble des usagers vulnérables (piétons, cyclistes, PMR) afin de simplifier les liens entre la rive Nord du pont de Sèvres, le centre-ville de Sèvres, la Cité de la Céramique et les bords de Seine ;*
- *La création de gradins arborés et de paliers avec vue sur la Seine à proximité de la place de la Libération en lien avec les bords de Seine, la rive Sud du pont de Sèvres et la ville de Sèvres ;*
- *L'adaptation du profil de la RD 7 afin de libérer de l'espace côté Seine et intégrer des pistes cyclables bidirectionnelles permettant d'assurer le lien entre le projet Vallée Rive Gauche et la base nautique de l'île de Monsieur. De la même façon, le profil de la voie a été affiné afin de permettre de créer une continuité piétons/cycles sous l'ouvrage RN 118 et ainsi permettre la continuité entre la rue Troyon (RD 7) et la Grande Rue (RD 910) de Sèvres.*

**SOLUTION D'AMENAGEMENT  
PRESENTEE A  
LA CONCERTATION  
(Mars-Avril 2013)**



0 50 m

Source : © IRIS Conseil Aménagement, Etudes préliminaires



- Voirie
- Zone à revêtement qualitatif
- Trottoir asphalté
- Piste cyclable
- Aire piétonne
- Pavés à joint gazon
- Pavés
- Espaces verts

### 3.3 BILAN DE LA CONCERTATION

Le bilan de la concertation est joint en annexe du présent dossier. Il détaille notamment les modalités de la concertation : les outils d'information mis en place, les différents moyens, d'expression utilisés, le bilan thématique des expressions recueillies ainsi que les éléments retenus par le Maître d'ouvrage....

Le principe d'aménagement global a reçu de **nombreux avis favorables**, en particulier sur le nouveau partage de la voirie en faveur des modes actifs et sur l'amélioration de la lisibilité des itinéraires.

Le reste des contributions aborde en majorité les thèmes suivants :

- Les transports en commun

Les questions ont porté essentiellement sur le positionnement des arrêts de bus « Musée de Sèvres » et sur la suppression du couloir bus sur la RD 910.

Concernant le positionnement des arrêts de bus, 19 personnes souhaiteraient un autre positionnement de ces arrêts pour une meilleure intermodalité entre le réseau de bus et le tramway T2 et 1 personne souhaiterait un pôle d'échanges en lieu et place de l'ancienne gare.

Le Conseil général consultera à nouveau les exploitants transports et étudiera la possibilité de nouveaux positionnements d'arrêts de bus qui faciliteraient les échanges. Quant à l'ancienne gare, elle est propriété de la ville de Sèvres.

Au sujet de la suppression de la voie bus, compte-tenu des améliorations qui en découlent pour la sécurité des piétons (trottoir élargi, temps de traversée raccourci pour les piétons) et du peu de gain de temps pour les bus (aucune priorité aux feux et longueur de voie insuffisante pour améliorer la vitesse commerciale des bus), le Conseil général n'a pas prévu le maintien de cet aménagement.

- Le stationnement

- ✓ La suppression du parking devant la Manufacture

13 avis portent sur la suppression de cet espace de stationnement devant la Manufacture.

Le Conseil général précise qu'à terme, la capacité du parking T2 sera supérieure d'une vingtaine de places à celle du parking tramway actuel et du parking au droit de la Manufacture. Le projet de réaménagement du parking T2 n'est pas piloté par le Conseil général (maîtrise d'ouvrage GPSO), il sera toutefois intégré au mieux au projet de l'échangeur pour faciliter la compréhension des usagers.

- ✓ La création de places de dépose-minute

2 personnes ont fait part de leur inquiétude sur la suppression de l'espace routier devant la Cité de la Céramique et sur l'impossibilité de déposer une personne sur le pont de Sèvres en venant de Boulogne.

Le Conseil général précise qu'aucune place de dépose-minute n'est actuellement matérialisée, en revanche le projet présenté prévoit la création de 3 places de dépose-minute le long de la RD 7 dans le sens Sud-Nord. Le Conseil général étudiera la possibilité de créer des places supplémentaires de

dépose-minute à proximité de la station de tramway tout en garantissant la sécurité de tous les usagers.

- ✓ Le stationnement vélos et deux-roues motorisés

2 personnes demandent qu'il y ait plus de places réservées pour les deux roues dans le parking T2 et sur la zone en général.

Le Conseil général prendra cet avis en compte pour la matérialisation de stationnement deux-roues sur son domaine et alertera la communauté d'agglomération GPSO, maître d'ouvrage du réaménagement du parking T2.

- Les piétons

- ✓ Traversée du pont de Sèvres

17 avis portent sur l'amélioration des conditions de circulation pour les piétons et les cyclistes entre les deux rives du pont. Les avis mentionnent que les propositions faites ne répondent pas aux préoccupations des usagers qui quotidiennement doivent emprunter le pont de Sèvres à pied ou à vélo.

Le Conseil général indique que dans la première phase du réseau Grand Paris Express, la ligne 15 sera terminus à Pont de Sèvres avant le prolongement du tracé jusqu'à la Défense dans un deuxième temps.

Cette situation provisoire ne fera qu'augmenter les flux piétons sur le pont, aussi, le Conseil général étudiera en parallèle à ce projet des solutions permettant d'améliorer les conditions de traversées des piétons et des cyclistes sur les deux trottoirs des ponts.

- ✓ Accès au pont de Sèvres

1 personne désire que l'escalier côté Sud soit installé, 1 personne souhaite l'installation d'un ascenseur et d'un escalier côté Sud et 1 personne souhaite la mise en place d'un souterrain entre le secteur du pont et la Cité de la Céramique.

Le projet présenté et notamment la création de la passerelle dans la continuité du pont de Sèvres améliore les accès piétons sur l'ensemble de l'échangeur. L'installation d'un ascenseur côté Sud sera évoquée lors des études sur l'amélioration des conditions de traversées des piétons et des cycles entre les deux rives du pont. Le Conseil général n'étudiera donc pas de souterrain pour relier le secteur du pont à la Cité de la Céramique.

- Les aménagements cyclables

24 avis portent sur les aménagements cyclables dont certains émettent des réserves sur la création de pistes cyclables sur trottoir au lieu de bandes cyclables sur chaussée.

Le Conseil général rencontrera les associations de cyclistes du secteur pour engager une concertation approfondie sur le sujet.

– Les aménagements paysagers

11 personnes ont laissé un commentaire sur l'intégration paysagère dont 9 pour exprimer leur satisfaction. 1 personne souhaite plus d'arbres devant la Manufacture et 1 autre plus de végétalisation sur les giratoires. 1 personne déplore le manque d'entretien actuel sur la zone.

L'intégration paysagère constituant un des objectifs majeurs du projet, l'avis du futur exploitant a été pris en compte dès les études amont pour que l'entretien futur se réalise sans difficulté et en toute sécurité pour les travailleurs. L'augmentation d'arbres sur le parvis de la Cité de la Céramique sera étudié durant les étapes suivantes du projet.

– La phase travaux

✓ Interactions avec le chantier du Grand Paris Express

4 personnes s'interrogent sur les interactions entre les deux chantiers.

Le Conseil général précise que la Société du Grand Paris et le STIF ont participé aux différentes étapes d'élaboration du projet. Les travaux du Grand Paris Express devraient débuter en 2015 pour la mise en place du tunnelier et courant 2016 pour la construction de la gare côté Boulogne.

Les études opérationnelles préciseront les interactions entre les deux chantiers, les travaux d'aménagement devraient avoir lieu après les travaux de gros œuvre de la ligne 15.

✓ Les délais de réalisation

6 personnes s'interrogent sur le calendrier des études et des travaux.

Compte-tenu des procédures réglementaires, les travaux préparatoires pourraient débuter au plus tôt en 2017 et les travaux de voirie suivraient au plus tôt en 2018.

La durée prévisionnelle des travaux est de 3 ans environ pour les travaux de voirie.

– Le coût

13 personnes estiment le coût annoncé de 40 millions d'euros trop important.

Les prochaines étapes du projet permettront d'affiner la première estimation, toutefois, le coût du projet est à mettre en relation avec la difficulté des travaux réalisés sous circulation et les questions environnementales prises en compte dans le montant de l'opération (traitement paysager, insertion des modes actifs...).

**Le bilan de la concertation préalable a été approuvé par l'assemblée départementale le 21 juin 2013.**

### 3.4 AJUSTEMENT DU PROJET A L'ISSUE DE LA CONCERTATION PREALABLE

Au regard des principales remarques émises dans le cadre de la concertation préalable au sujet des liaisons « modes actifs » entre les deux rives du pont de Sèvres et l'intermodalité, une étude de faisabilité complémentaire a été lancée de mai à septembre 2013 pour apporter des adaptations au projet initial, présenté lors de la concertation.

Suite à ces études complémentaires, le projet initial a été affiné. Les principales améliorations ont porté sur :

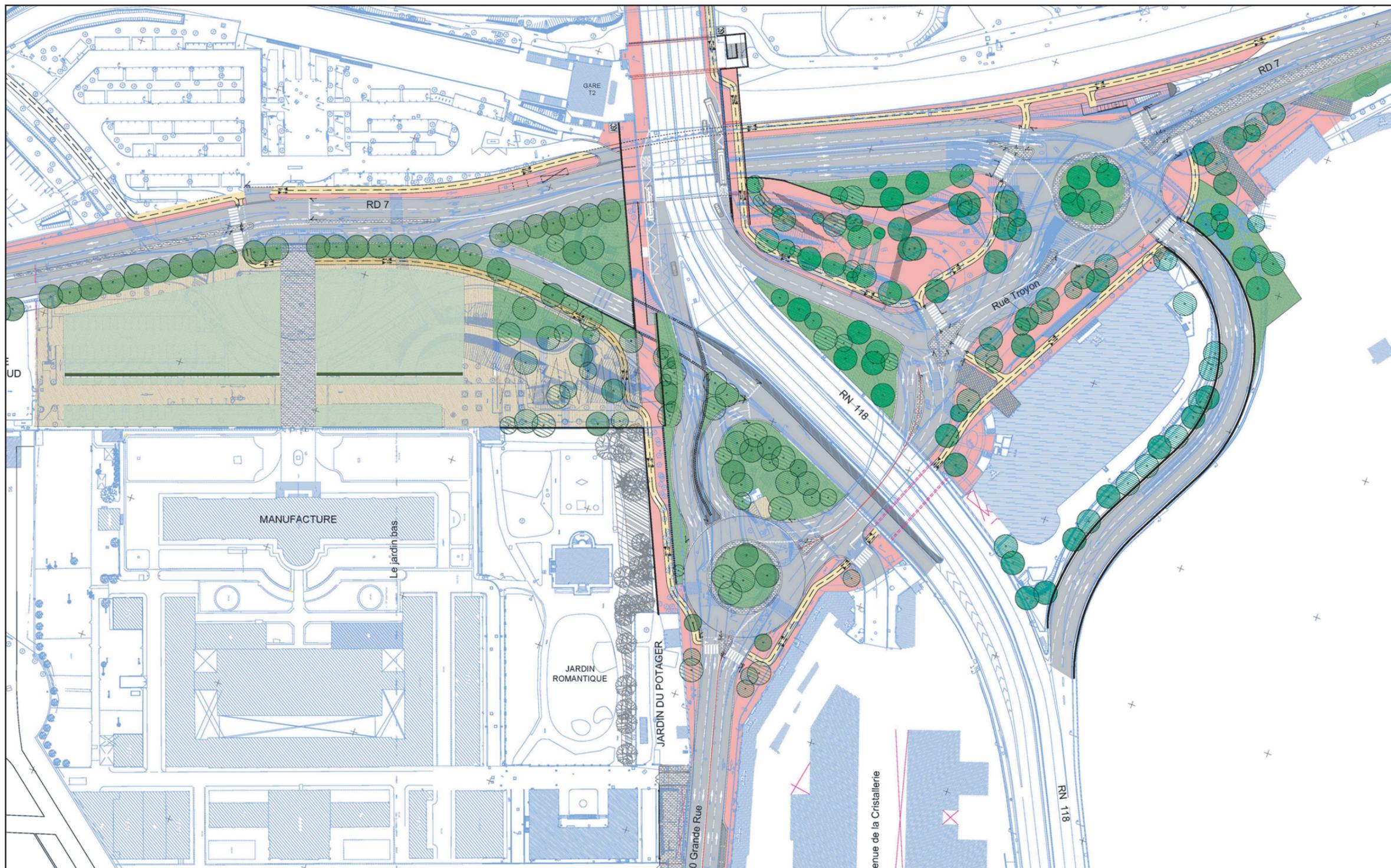
- l'implantation d'arrêts de bus dans les deux sens de circulation sur le pont de Sèvres avec création d'espaces refuges séparés des voies de circulation permettant le stationnement sécurisé du bus. Le positionnement des arrêts de bus a été optimisé pour faciliter l'accès à la station de tramway T2 ;
- l'élargissement du trottoir côté Nord au niveau de l'arrêt bus afin de proposer aux usagers une véritable plate-forme intermodale ;
- l'intégration d'un ascenseur en rive Sud du pont de Sèvres en parallèle à l'escalier prévu permettant une accessibilité optimisée pour l'ensemble des usagers ;
- le basculement des flux cyclistes en rive Sud du pont de Sèvres via une piste cyclable bidirectionnelle, les flux piétons se concentrant sur la rive Nord du pont de Sèvres. En effet, cette rive du pont est l'itinéraire privilégié par les usagers faisant le transfert métro ligne 9 ⇔ Tramway T2, par ailleurs, ce flux de piétons sera renforcé à la mise en service de la gare du Grand Paris Express sur la commune de Boulogne-Billancourt.

**SOLUTION D'AMENAGEMENT  
RETENUE SUITE A  
LA CONCERTATION  
(Novembre 2013)**



0 50 m

Source : © IRIS Conseil Aménagement, Etudes préliminaires



-  Voirie
-  Zone à revêtement qualitatif
-  Trottoir asphalte
-  Piste cyclable
-  Aire piétonne
-  Pavés à joint gazon
-  Pavés
-  Espaces verts

## 4 PRESENTATION DU PROJET SOUMIS A L'ENQUETE

L'aménagement proposé est détaillé sur le Plan Général des Travaux (Pièce D du présent dossier).

Le principe retenu consiste en un réaménagement complet de l'échangeur actuel en un **échangeur urbain**.

L'objectif premier est de simplifier les échanges en facilitant les déplacements, améliorant la sécurité routière et en mettant en valeur la Cité de la Céramique et le Domaine de Saint-Cloud.

Le projet s'accompagne d'une nouvelle répartition de l'espace de vie par :

- Des itinéraires simplifiés conservant la capacité actuelle d'écoulement du trafic ;
- Des cheminements piétons accessibles aux personnes à mobilité réduite ;
- Des cheminements cyclables reliant toutes les origines et les destinations.

L'aménagement concerne plus spécifiquement trois secteurs clés :

- **1 - Entre le pont de Sèvres et la rue Troyon :** Le viaduc et le passage souterrain existants sont démolis pour laisser place à l'aménagement d'un carrefour giratoire à feux. Des espaces verts et cheminements accessibles à tous sont recréés avec vue sur la Seine.
- **2 - La voie Royale, entrée de ville de Sèvres :** C'est depuis cette entrée que les piétons et cycles peuvent rejoindre les berges de Seine par une nouvelle passerelle. Cette entrée de ville est caractérisée par l'implantation d'un giratoire à feux, permettant un accès direct à la bretelle d'entrée sur la RN 118.
- **3 - Devant la cité de la Céramique et le Bas Parc du Domaine de Saint-Cloud.** Le carrefour giratoire percé existant et le parc de stationnement devant la Cité de la Céramique sont supprimés afin de laisser place à un large espace paysager équipé par des voies piétonnes et des pistes cyclables.



Figure 6 : Structure spatiale de l'échangeur de la Manufacture (source : geoportail.fr)

La présentation détaillée du projet est proposée ci-après par secteur homogène :

#### 4.1 ENTRE LE PONT DE SEVRES ET LA RUE TROYON

- Aménagements de voirie

Sur ce secteur, le viaduc et le passage souterrain à gabarit normal sont supprimés et un nouveau carrefour giratoire équipé d'une signalisation tricolore est créé.

C'est au niveau de ce giratoire que va s'effectuer désormais la majorité des échanges entre la RD 7, la RD910 et la RN 118.



Figure 7 : Vue des aménagements proposés au niveau de la Place de la Libération (source : CG92)

- Aménagements qualitatifs : modes actifs et traitement paysager

La configuration du secteur est totalement revue avec suppression du viaduc de la sortie de la RN 118 et du passage souterrain au profit d'un espace aplani et d'un giratoire à feux.

Les espaces libérés reçoivent un traitement paysager adapté permettant non seulement de mettre en valeur le territoire et ses points d'attrait mais également d'accompagner les fonctions allouées à ces espaces (vocation de passage, d'usages...).

Les principaux aménagements proposés sur le secteur sont les suivants :

- **Au Sud du pont de Sèvres**, l'espace hors voirie est aménagé en jardin où la rampe d'accès au pont devient une promenade ouverte sur le paysage de Seine, un jeu de gradins, de rampes et d'emmarchements permet de tenir les dénivelés et d'ouvrir les vues en s'affranchissant de garde-corps. L'ambiance forestière du parc de Brimborion est ramenée du pied du coteau jusqu'au quai de Seine en jouant sur les essences plantées et l'ordre aléatoire des plantations.



Figure 8 : Vue des aménagements proposés en rive Sud du pont de Sèvres (source : CG92 – Image non contractuelle)

- **Les trottoirs de la rue Troyon** sont plantés d'essences d'arbres forestiers en ordre aléatoire, dans le prolongement des arbres des coteaux de Meudon et du parc Brimborion.

Le trottoir élargi devant les locaux d'activités de la rue Troyon constitue une esplanade, un espace vivant pour les riverains, les usagers et les personnes travaillant sur le site. De plus, une piste cyclable circule souplement sur le trottoir, sous les arbres, des banquettes s'offrent aux riverains.



Figure 9 : Vue de l'esplanade créée rue Troyon (source : CG92 Image non contractuelle)



Figure 10 : Vue en plan des aménagements qualitatifs prévus sur le secteur entre le pont de Sèvres et la rue Troyon (source : Etude préliminaire, Iris Aménagement décembre 2013)

Sur le secteur, les interconnexions entre les itinéraires modes actifs sont assurées par la création de traversées sécurisées. Depuis l'espace aménagé au niveau de l'échangeur, les circulations douces vont se connecter :

- A la rive Sud du Pont de Sèvres ;
- A l'itinéraire modes doux aménagé en bords de Seine dans le cadre du projet Vallée Rive Gauche ;
- A l'esplanade piétonne aménagée devant les locaux d'activités rue Troyon, en connexion avec la Grande Rue de Sèvres par la réalisation d'un passage dans le remblai du viaduc de la RN 118 et élargissement du trottoir.

En outre, l'interrelation entre les berges de Seine et la rive Sud du pont de Sèvres est assurée par la mise en place d'un escalier et d'un ascenseur.

Il est à noter que le passage piéton existant dans la culée Ouest du pont de Sèvres est condamné.

Enfin, le projet participe à l'amélioration de l'intermodalité par l'implantation d'un arrêt de bus sur un espace dédié en rive Sud du pont de Sèvres, protégé de la circulation générale.

## 4.2 LA VOIE ROYALE, ENTREE DE VILLE DE SEVRES

- Aménagements de voirie

L'entrée de ville de Sèvres se distingue par la **création d'un carrefour giratoire à feux** gérant les échanges entre la RD 910, la RD 7 et la RN 118 direction Vélizy.

De plus, **un carrefour est créé entre les deux giratoires** positionnés en entrée de Sèvres et au niveau de la Place de la Libération afin de permettre au mouvement « RD 910 Chaville vers RD 910 pont de Sèvres » d'avoir une liaison directe sans passer par la place de la Libération.

La création de cette intersection avec ilot permet de protéger la traversée piétonne depuis l'esplanade rue Troyon.



Figure 11 : Vue des aménagements en entrée de ville de Sèvres (source : CG92 Image non contractuelle)

- Aménagements qualitatifs : modes actifs et traitement paysager

L'entrée de la ville de Sèvres est requalifiée afin de lui redonner un caractère urbain soigné avec aménagement d'un carrefour giratoire à feux paysager.

Au niveau de la Grande rue, le trottoir en rive Sud est élargi afin de sécuriser les déplacements piétons et permettre le déplacement de personnes à mobilité réduite. Cette nouvelle configuration est possible suite à la suppression du couloir bus sur la RD 910.

Au niveau du giratoire aménagé, l'interconnexion des modes actifs est assurée :

- **vers l'esplanade de la rue Troyon** grâce à l'élargissement du trottoir dans le remblai du viaduc de la RN 118 ;
- **vers le pont de Sèvres** (accès à la station de tramway T2 « musée de Sèvres » et continuité vers Boulogne-Billancourt) : la continuité est assurée par l'élargissement du trottoir en rive Nord de la Grande Rue, rendu possible par le passage sur une bande de terrain propriété du Ministère de la Culture sur le site de la Manufacture impliquant la création d'un nouveau mur d'enceinte intérieur tout en conservant le mur d'enceinte actuel (détruit/reconstruit sur place), et la création d'une passerelle pour les piétons et les cycles jumelée au pont de Sèvres, en lieu et place de la passerelle existante, offrant une circulation piétonne à deux niveaux :
  - ✓ au niveau de la chaussée du pont, le trottoir est élargi afin de créer une plate-forme intermodale avec insertion d'un espace dédié au bus sur chaussée, séparé de la circulation générale, et dont le positionnement a été optimisé par rapport à la station T2.
  - ✓ en parallèle, une rampe à 4% donne une accessibilité à tous.
- **vers le parvis de la Cité de la Céramique et la base nautique de l'Île de Monsieur** par la réalisation d'un jeu de rampes et d'embranchements.

Il est à noter qu'afin de faciliter l'accès de tous les usagers au tramway T2, et notamment aux personnes à mobilité réduite, un ascenseur est créé entre le pont de Sèvres et la station de tramway T2 « Musée de Sèvres »

Un mur de soutènement végétalisé dans la continuité de l'ancien mur de la Manufacture de Sèvres règle le dénivelé entre la chaussée et le trottoir. Largement remontés sous couronne, les grands arbres plantés sur cet ensemble prolongent l'ambiance du parc du pavillon Pompadour.



Figure 12 : Vue en plan des aménagements prévus sur le secteur entrée de ville de Sèvres et rive Nord du pont de Sèvres (source : Etude préliminaire, Iris Aménagement décembre 2013)

#### 4.3 DEVANT LA CITE DE LA CERAMIQUE ET LE BAS PARC DU DOMAINE DE SAINT-CLOUD

- Aménagements de voirie

Au droit de la Cité de la Céramique, la RD 7 est repoussée vers la gare du tramway T2 et le parking actuel de la Manufacture supprimé pour permettre la création d'un parvis piétonnier et paysager.

Le giratoire percé existant est supprimé et remplacé par un simple carrefour.



Figure 13 : Vue des aménagements sur le secteur de la Cité de la Céramique (Place de la Manufacture) (source : CG92 - Image non contractuelle)

- Aménagements qualitatifs : modes actifs et traitement paysager

Le parvis est étendu jusqu'au quai du Maréchal Juin et s'inscrit dans le prolongement du jardin bas du parc de Saint-Cloud.

L'entrée principale à la Manufacture se fait par une large allée pavée dans l'axe du bâtiment.

L'allée du jardin bas du Parc de Saint-Cloud est prolongée, légèrement surélevée constituant un socle devant la Cité de la Céramique : la Terrasse.

Les parterres de la terrasse sont fleuris et plantés de petits arbres d'ornement, des haies constituent les limites de la terrasse.

Enfin, le tapis vert dans le prolongement de l'espace, constitué de pelouses en glaciés, s'inscrit en référence aux prairies alluviales et devient capteur de lumière.

Ces espaces sont ouverts et visuellement cadrés depuis la route départementale par un alignement d'arbres en continuité de l'alignement du parc de Saint-Cloud et du jardin du pavillon Pompadour.

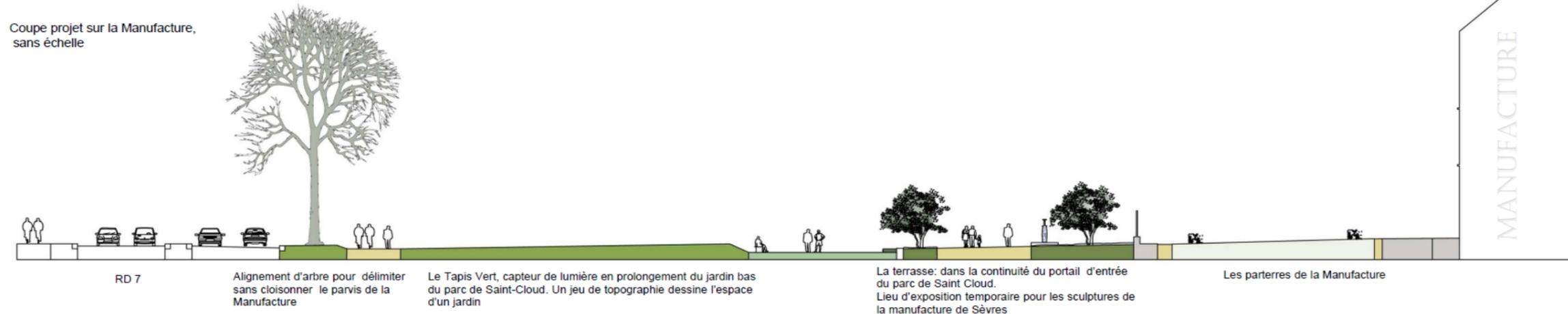


Figure 14 : Coupe du projet sur la Manufacture sans échelle (source : Notice paysagère du projet – Florence Sylvos, novembre 2012)

Ce grand parvis piétonnier accueille également une piste cyclable permettant l'accès au Bas du Domaine de Saint-Cloud et à la Base Nautique de l'Île Monsieur via un passage sécurisé au niveau de la RD 7 (Quai du Maréchal Juin).

Côté parking de l'Île de Monsieur, une piste cyclable bidirectionnelle chemine également sur le trottoir, assurant la continuité entre le cheminement modes doux aménagé en bords de Seine dans le cadre du projet Vallée Rive Gauche et la base nautique.

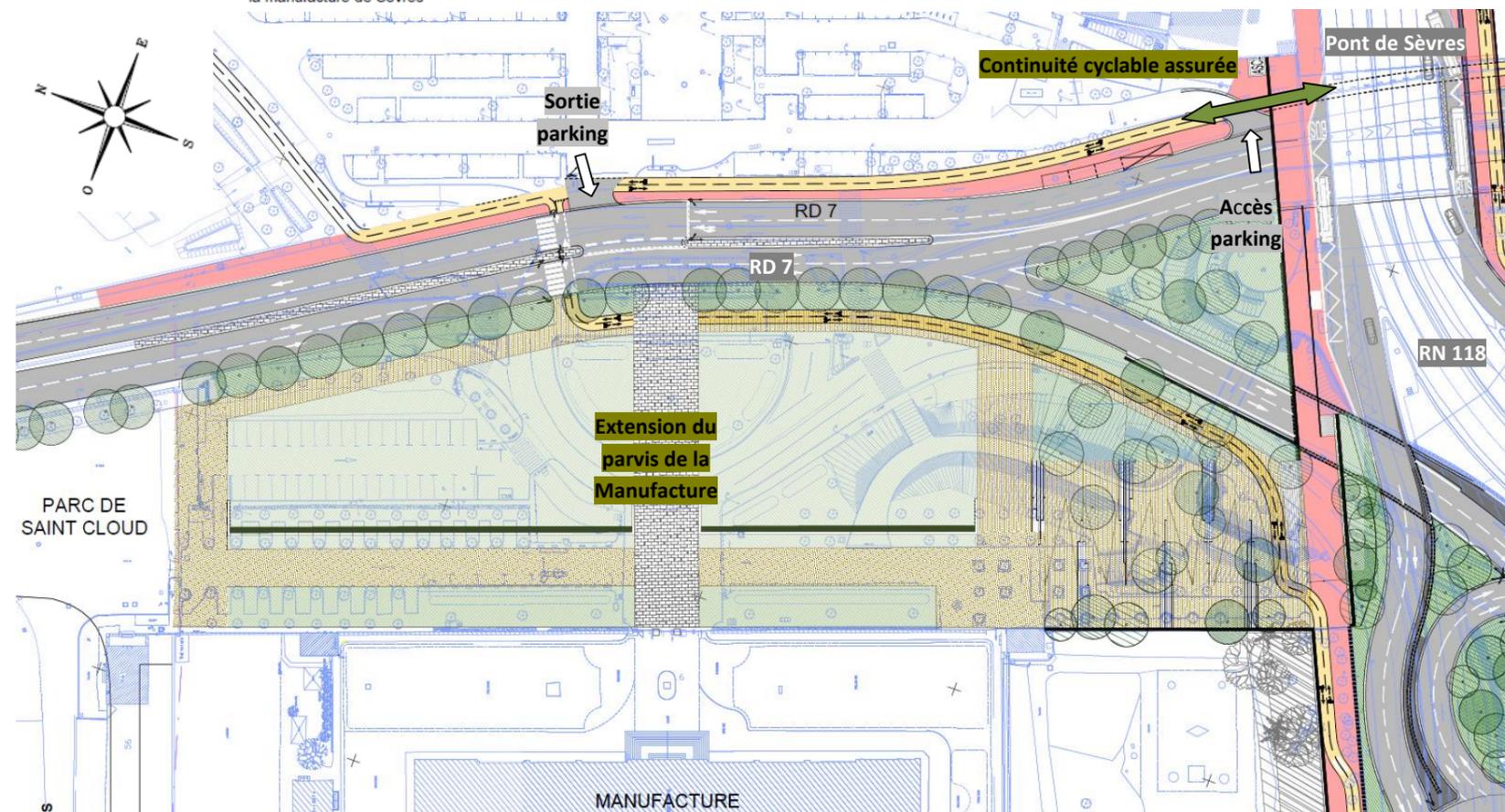


Figure 15 : Vue en plan des aménagements prévus sur le secteur Cité de la Céramique (source : Etude préliminaire, Iris Aménagement décembre 2013)

## 5 PRINCIPALES MESURES D'INSERTION ENVIRONNEMENTALE

Outre l'insertion paysagère et la prise en compte des modes actifs qui font parties intégrante du projet, les principales questions environnementales concernent le traitement de l'assainissement, la gestion du risque d'inondation et la prise en compte du cadre de vie.

### 5.1 PRINCIPES D'ASSAINISSEMENT

Les dispositions prévues dans le cadre du présent aménagement consistent à réaliser un dispositif d'écrêtement des eaux pluviales avant rejet dans le réseau existant.

Le projet d'assainissement nécessite la création de nouvelles bouches d'engouffrement, ou la modification d'ouvrages existants tels que des adaptations ponctuelles de certains avaloirs, le murage de galeries visitables devenues inutiles et le déport sous trottoirs de branchements visitables.

Deux bassins seront créés pour permettre le stockage d'une pluie de fréquence décennale et le traitement des eaux pluviales. Le rejet s'effectuera dans les collecteurs existants avec un débit de fuite limité à 2l/s/ha. L'accord du gestionnaire de réseau (SIAVRM) sera demandé dans le cadre de l'élaboration du dossier Police de l'Eau.

Les bassins créés seront des bassins enterrés visitables afin d'en faciliter l'entretien, en outre, les ouvrages de traitement rustiques, type cloison siphonide, seront privilégiés de manière à garantir la pérennité des ouvrages (facilité d'entretien).

Deux bassins seront donc créés dans le cadre du projet :

- Un bassin de 810 m<sup>3</sup> place de la Libération sous la surface paysagée et en dehors des voies de circulation actuelles et futures ;
- Un bassin de 210 m<sup>3</sup> sous l'allée centrale de la Place de la Manufacture.

### 5.2 GESTION DU RISQUE D'INONDATION

L'échangeur de la Manufacture est soumis au risque d'inondation par débordement de la Seine et doit donc être conforme aux prescriptions réglementaires du PPRi de la Seine approuvé le 9 janvier 2004.

La majorité de l'échangeur se situe dans une « zone A » du PPRi dont le règlement stipule notamment que « **Sont interdits : les remblais ...Sont autorisés sous conditions : Les mouvements de terre d'importance limitée liés à l'aménagement paysager sont autorisés sous réserve de présenter un solde positif en matière de stockage de crue.** »

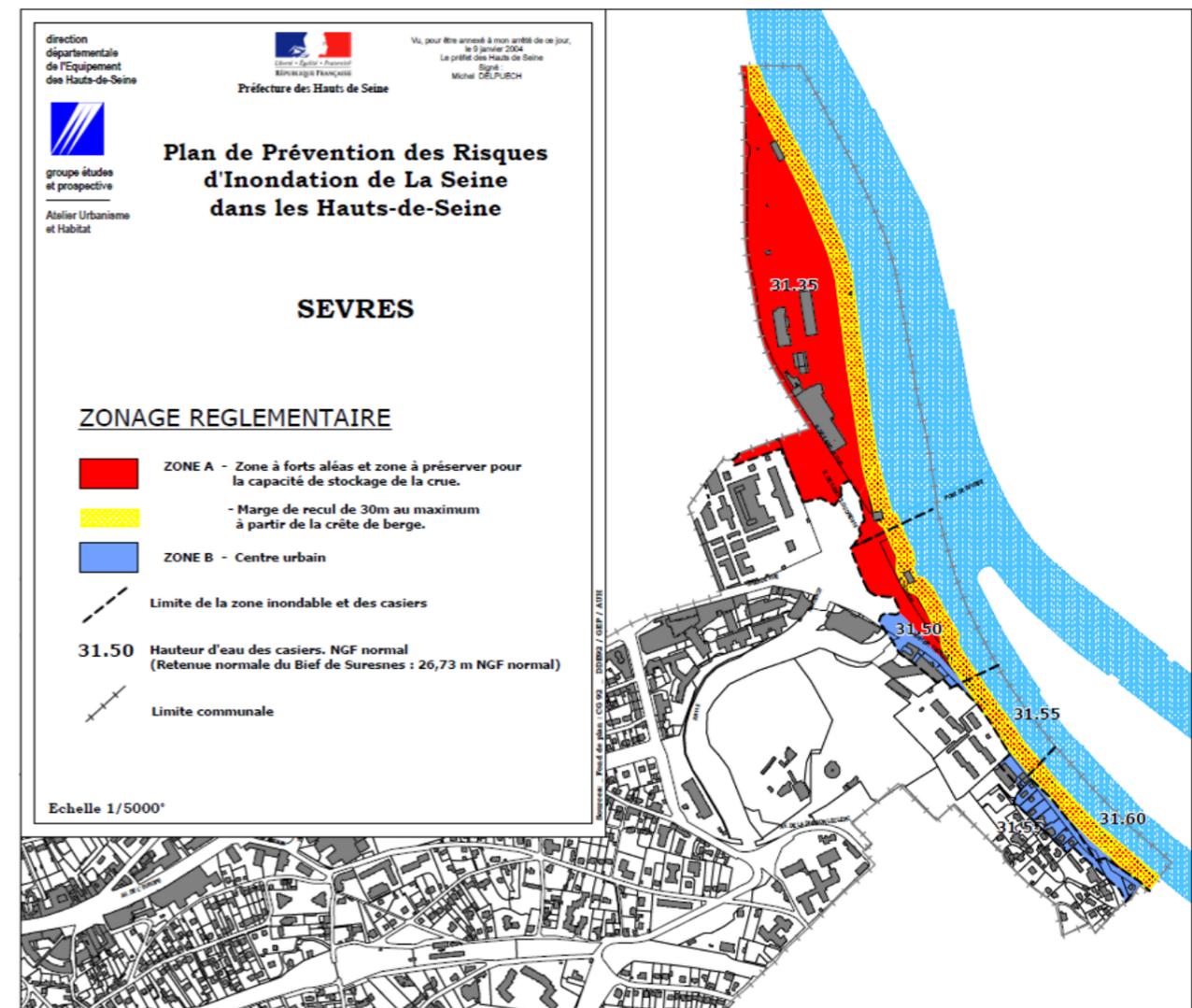


Figure 16 : Zonage réglementaire du PPRi de la Seine sur la commune de Sèvres (source : dria Ile-de-France)

La partie II du règlement précise par ailleurs les règles de construction applicables aux bâtiments et installations neufs dans les quatre zones du plan y compris dans les îlots hors submersion : « Les ouvrages d'art et d'infrastructure inondables (tunnels, souterrains...) et ceux non inondables, sont autorisés sous réserve que tout remblaiement ou réduction de la capacité de stockage de la crue, situé au-dessous de la cote de casier soit compensé par un volume égal de déblais pris sur la zone d'aménagement compris entre le terrain naturel initial et la cote de casier diminuée de 2,5 m au moins. Les ouvrages sans volume (murs anti-bruits, panneaux de signalisation) ne donnent pas lieu à compensation».

Le règlement du PPRI précise également page 8 le principe de compensation des remblais : « **Le volume créé doit être compensé par un volume inondable égal de déblais pris sur la même unité foncière, à une altitude comprise entre la cote du terrain naturel et la cote de casier diminuée de 2.5 m au mois.**

*En cas d'opération d'aménagement d'ensemble (ZAC, lotissement, opérations groupées, zone portuaire...), le volume à compenser est localisé sur l'emprise de l'ensemble de l'opération sous réserve que la localisation de ces compensations et leurs volumes ne provoquent pas d'aggravation de la situation en amont et en aval de l'opération (une étude technique doit être fournie par le pétitionnaire). [...]* »

*Des compensations peuvent être également autorisées à l'échelle communale en cas d'opérations simultanées, maîtrisées par un même aménageur, situées dans la zone inondable, et globalement neutres ou favorables du point de vue de l'écoulement de la crue (une étude technique doit être fournie par le pétitionnaire). [...]*

*Dans tous les cas, le pétitionnaire devra mettre en œuvre les mesures compensatoires et/ou correctrices nécessaires afin de garantir les principes suivants : préservation de la surface et du volume du champ d'expansion, conservation de la libre circulation des eaux de surface, maîtrise du ruissellement. »*

Dans le cadre du projet, les travaux d'aménagement induisent la réalisation de remblais dans les secteurs suivants :

- Le comblement du passage souterrain à gabarit normal (PSGN) de la RD 7 ;
- Des emmarchements et la création de rampes accessibles à tous vers le pont de Sèvres ;
- Des aménagements paysagers.

Suite à la réunion du 1er août 2013 avec les services de DRIEA, il apparaît bien que les remblais du projet sont autorisés dans le cadre du PPRI sous réserve que le bilan déblais/remblais soit positif (plus de déblais que de remblais) pour des volumes de déblais pris sur la même unité foncière, à une altitude comprise entre la cote du terrain naturel et la cote de casier diminuée de 2,5 m au moins.

Le tableau ci-dessous présente les volumes inondables estimés avant et après aménagement au niveau de l'échangeur de la Manufacture dans les zones du PPRI de la Seine sous les cotes casier 31,35 et 31,50.

Désignation	Volume inondable
<b>Volume inondable actuel</b>	31 117 m <sup>3</sup>
<b>Volume inondable du projet</b>	28 885 m <sup>3</sup>
<b>Bilan</b>	<b>-2 232 m<sup>3</sup></b>

Tableau 1 : Bilan des volumes en zone inondable

**Le projet présente donc un solde négatif en matière de stockage de la crue estimé à environ 2 232 m<sup>3</sup> et nécessite donc la mise en place de mesures afin de compenser le volume d'expansion de crue perdu.**

Afin de compenser les volumes pris sur le volume d'expansion de la crue de la Seine, le Maître d'Ouvrage a retenu la solution de **mutualiser le bilan positif des volumes de déblais/remblais estimés dans le cadre du projet d'aménagement de la RD7 et des berges de la Seine.** En effet, ce projet, sous maîtrise d'ouvrage du CG 92, se situe en continuité de l'échangeur de la Manufacture sur la même commune. Il présente un bilan positif déblais/remblais estimé à +5 9842m<sup>3</sup> sur les secteurs sur la commune Sèvres. Les remblais situés en zone inondable de l'échangeur de la Manufacture seront alors compensés avec les déblais du projet RD 7.

Ainsi, le projet de l'échangeur de la Manufacture sera compatible avec le règlement du PPRI (bilan déblais/remblais positif). La modélisation qui sera réalisée dans le cadre du dossier Police de l'Eau viendra confirmer la non incidence du projet et des compensations sur les écoulements de la Seine.

## 5.3 CADRE DE VIE

### 5.3.1 Qualité de l'air

Concernant le respect des valeurs réglementaires de la qualité de l'air préconisées dans l'article R221-1 du Code de l'Environnement (voir tableau ci-dessous), les simulations réalisées dans cette étude permettent d'aboutir aux conclusions suivantes :

Espèces	Code de l'Environnement art. R221-1 ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )	
	Objectif de qualité	Valeur limite pour la protection de la santé humaine
NO <sub>2</sub>	40	40
CO	-	-
Benzène	2	5
COV	-	-
PM10	30	40
PM2,5	10	26
SO <sub>2</sub>	50	-
Ni	2.00E-02	-
Cd	5.00E-03	-

Tableau 2 : Valeurs réglementaires de la qualité de l'air suivant l'article R221-1 du Code de l'Environnement

- ✓ Concernant le **dioxyde d'azote** (NO<sub>2</sub>), l'objectif de qualité de 40  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  en moyenne annuelle est dépassé pour les trois scénarios modélisés : état actuel, état futur AVEC et SANS aménagement. Cependant, une augmentation des concentrations de NO<sub>2</sub> de 3% est observée en situation future par rapport à la situation actuelle.
- ✓ Pour le **benzène**, l'objectif de qualité de 2  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  est légèrement dépassé en situation actuelle par contre en situations futures ce seuil est respecté malgré l'augmentation des trafics grâce à l'amélioration technologique des véhicules.
- ✓ Concernant les **particules PM10**, l'objectif de qualité de 30  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  en moyenne annuelle n'est pas dépassé quel que soit le scénario. Toutefois, une stagnation des concentrations des PM10 est observée dans le futur par rapport à aujourd'hui malgré l'augmentation du nombre de véhicule.
- ✓ Pour les **particules PM2,5**, l'objectif de qualité de 10  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  en moyenne annuelle est dépassé dans les trois situations. Tout comme pour les particules PM10, une stagnation des concentrations des PM2,5 est observée dans le futur par rapport à aujourd'hui.
- ✓ Pour le **dioxyde de soufre** (SO<sub>2</sub>), le **nickel** (Ni) et le **cadmium** (Cd), d'après les simulations réalisées, aucun dépassement des seuils réglementaires n'est observé aussi bien en situation actuelle qu'en situations futures.

### 5.3.2 Environnement sonore

La situation acoustique actuelle du secteur de l'échangeur de la Manufacture se caractérise par :

- des niveaux de bruit supérieurs à 70 dB(A) sur la période diurne pour les bâtiments situés aux abords de la zone à aménager ;
- des niveaux de bruit sont supérieurs à 65 dB(A) sur la période nocturne.

Aussi, le secteur est à considérer comme en **zone d'ambiance sonore non modérée**. En effet, un secteur est qualifié de zone d'ambiance sonore non modérée lorsque les niveaux sonores sont supérieurs à 65 d(A) sur la période diurne et également supérieurs à 60 dB(A) sur la période nocturne.

Le projet impliquant la modification d'infrastructures routières existantes, la réglementation impose de vérifier si les modifications constituent une transformation significative. Pour cela, il convient de comparer les niveaux acoustiques à un horizon déterminé, dans le cas présent l'horizon futur 2030, en situation AVEC projet et en situation SANS projet. Si l'écart des niveaux de bruit est supérieur à 2 dB(A), alors la réglementation impose au maître d'ouvrage de mettre en œuvre des protections phoniques. A l'inverse, un écart inférieur à 2 dB(A) n'impose rien au maître d'ouvrage.

Dans le cadre du présent projet, les écarts mesurés sont toujours inférieurs à 2 dB(A). **Le maître d'ouvrage n'est donc pas tenu de protéger les bâtiments situés à proximité des axes routiers aménagés.**

## 6 SITUATION DU PROJET VIS-A-VIS DES DOCUMENTS D'URBANISME

Le projet est en corrélation avec les lignes directrices édictées par le **SDRIF 1994** et participe à la mise en œuvre des orientations du projet de **SDRIF 2012**.

Le projet participe à la mise en œuvre de certains objectifs du **SCoT des Coteaux et du Val de Seine** (Renforcer l'attractivité des Coteaux et du Val de Seine, Faciliter les déplacements pour améliorer l'accessibilité, Offrir un cadre de vie harmonieux), en promouvant les modes alternatifs à l'automobile (vélos, piétons) pour un partage équitable de l'espace public et en participant à la valorisation du site via le volet paysager.

Le projet est également en corrélation avec les objectifs et les actions du **Contrat de Développement Territorial de GPSO**, et plus particulièrement l'action de promouvoir les modes alternatifs de déplacements (action 42)

Enfin, au regard des dispositions du document d'urbanisme de Sèvres et de la configuration du présent projet (aménagement de l'échangeur de la Manufacture au sein d'emprises publiques ou au bénéfice du Maître d'Ouvrage), il est à considérer que le projet est compatible avec le **PLU de Sèvres**.

## 7 CONDITIONS D'EXPLOITATION DE LA VOIRIE

### 7.1 STATUT DE LA VOIRIE

Les aménagements envisagés n'entraîneront aucune modification du statut des voies.

### 7.2 EMPRISES DU PROJET

Le projet s'insère en quasi-totalité sur le domaine public, une parcelle appartenant au Ministère de la Culture sur le site de la Manufacture, nécessaire à la réalisation du projet, fera l'objet d'une convention d'occupation du sol.

Par conséquent, cette opération ne nécessite pas d'acquisition foncière par voie d'expropriation.

### 7.3 EXPLOITATION ET ENTRETIEN

Les travaux d'aménagement de l'échangeur de la Manufacture se feront sous maîtrise d'ouvrage du Conseil général des Hauts-de-Seine.

L'entretien de la voirie, des ouvrages d'art et des bassins d'assainissement sera assuré par le Conseil général des Hauts-de-Seine.

L'entretien des espaces verts sera assuré par les services de la Communauté d'Agglomération GPSO.

Enfin, l'entretien des trottoirs sera rétrocédé à la commune de Sèvres ou aux services de l'agglomération GPSO si délégation de service.

## 8 PLANNING PREVISIONNEL

Le planning prévisionnel du projet d'aménagement de l'échangeur de la Manufacture est détaillé ci-après :

- Procédure d'enquête publique : 2<sup>ème</sup> trimestre 2014 ;
- Déclaration de projet : 2015 ;
- Etudes opérationnelles et appel d'offres : 2016-2017 ;
- Début des travaux : 2018.

Le Maître d'Ouvrage assurera la coordination des interventions sur le domaine public. A ce titre, il sera chargé du bon déroulement de l'ensemble des travaux (coordination des différents prestataires externes, gestion des délais...).

**Le planning et le phasage des travaux proposés dans la présente étude ne sont donnés qu'à titre indicatif. Ces données seront affinées à un stade ultérieur des études, lors des études opérationnelles réalisées par le Maître d'Œuvre qui sera désigné courant 2015.**

Au stade actuel des études, le délai global indicatif des travaux est estimé à **environ 3 ans**.

La mise en service peut être envisagée de façon progressive (phasage par secteur d'aménagement) depuis le début des travaux prévu à partir de **2018**.

**La mise en service totale de l'échangeur de la Manufacture est prévue pour 2021.**



## II. Table des illustrations



## 1 TABLE DES CARTES

Carte 1 : Solution d'aménagement avec PSGN .....	14
Carte 2 : Solution d'aménagement sans PSGN .....	15
Carte 3 : Solution d'aménagement présentée à la concertation.....	17
Carte 4 : Solution d'aménagement retenue suite à la concertation .....	21

## 2 TABLE DES FIGURES

Figure 1 : Configuration actuelle de l'échangeur de la Manufacture (sources : © IGN Bd Ortho, Scan 25, © Google Earth) .....	5
Figure 2 : Tracé du projet de ligne 15 Sud du Grand Paris Express (source : www.societedugrandparis.fr) .....	7
Figure 3 : Projet d'implantation de la future gare du Grand Paris au niveau du Pont de Sèvres (source : www.societedugrandparis.fr) .....	7
Figure 4 : Projet d'aménagement de l'île Seguin (source : Cite-musicale-ile-seguin.hauts-de-seine.net)..	8
Figure 5 : Bilan des accidents survenus sur le département de la Manufacture.....	8
Figure 6 : Structure spatiale de l'échangeur de la Manufacture (source : geoportail.fr) .....	22
Figure 7 : Vue des aménagements proposés au niveau de la Place de la Libération (source : CG92) .....	23
Figure 8 : Vue des aménagements proposés en rive Sud du pont de Sèvres (source : CG92 – Image non contractuelle) .....	23
Figure 9 : Vue de l'esplanade créée rue Troyon (source : CG92 Image non contractuelle) .....	24
Figure 10 : Vue en plan des aménagements qualitatifs prévus sur le secteur entre le pont de Sèvres et la rue Troyon (source : Etude préliminaire, Iris Aménagement décembre 2013).....	24
Figure 11 : Vue des aménagements en entrée de ville de Sèvres (source : CG92 Image non contractuelle) .....	25
Figure 12 : Vue en plan des aménagements prévus sur le secteur entrée de ville de Sèvres et rive Nord du pont de Sèvres (source : Etude préliminaire, Iris Aménagement décembre 2013) .....	26
Figure 13 : Vue des aménagements sur le secteur de la Cité de la Céramique (Place de la Manufacture) (source : CG92 -Image non contractuelle) .....	26
Figure 14 : Coupe du projet sur la Manufacture sans échelle (source : Notice paysagère du projet – Florence Sylvos, novembre 2012) .....	27

Figure 15 : Vue en plan des aménagements prévus sur le secteur Cité de la Céramique (source : Etude préliminaire, Iris Aménagement décembre 2013) .....

Figure 16 : Zonage réglementaire du PPRi de la Seine sur la commune de Sèvres (source : dria Ile-de-France) .....

## 3 TABLE DES TABLEAUX

Tableau 1 : Bilan des volumes en zone inondable .....	29
Tableau 2 : Valeurs réglementaires de la qualité de l'air suivant l'article R221-1 du Code de l'Environnement .....	30

