

Aménagement de l'échangeur de la manufacture de Sèvres

Dossier d'enquête publique avant travaux

Pièce H
Avis de l'Autorité Environnementale et réponses du Maître d'ouvrage

1 RAPPEL REGLEMENTAIRE

En application de l'article L.122-8 du Code de l'Environnement, l'étude d'impact du projet d'aménagement de l'échangeur de la Manufacture a été soumise pour avis à l'autorité compétente de l'Etat en matière d'environnement.

L'Autorité compétente de l'Etat en matière d'environnement dans le cadre du projet est la formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD).

2 AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE

L'autorité environnementale a été saisie par le président du Conseil général des Hauts-de-Seine le 29 avril 2014 et l'avis délibéré du CGEDD a été adopté en séance du 9 juillet 2014.

Cet avis est joint ci-après.



Autorité environnementale

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr

Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur l'aménagement de l'échangeur de la Manufacture à Sèvres (92)

n°Ae : 2014-47

Avis délibéré n°Ae 2014-47/ n° CGEDD 009749-01 adopté lors de la séance du 9 juillet 2014
Formation d'Autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable

Synthèse de l'avis

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Autorité environnementale¹ du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), s'est réunie le 9 juillet 2014 à La Défense. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur l'aménagement de l'échangeur de la Manufacture à Sèvres (92).

Étaient présents et ont délibéré : Mmes Guth, Hubert, Perrin, MM. Barthod, Chevassus-au-Louis, Lafitte, Ledevic, Vindimian.

En application du § 2.4.1 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

Étaient absents ou excusés : Mme Steinfeldt, MM. Decocq, Galibert, Letourneux, Ullmann

N'a pas participé à la délibération, en application de l'article 2.4.1 du règlement intérieur de l'Ae : M. Roche

*
* *

L'Ae a été saisie pour avis par le président du conseil général des Hauts-de-Seine, le dossier ayant été reçu complet le 29 avril 2014

Cette saisine étant conforme à l'article R. 122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement prévue à l'article L. 122-1 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R122-7 II du même code, l'avis doit être fourni dans le délai de 3 mois.

L'Ae a consulté par courriers en date du 7 mai 2014 :

- le préfet de département des Hauts de Seine,
- le ministère du travail, de l'emploi et de la santé,
- la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie d'Ile-de-France,

Sur le rapport de Jean-Jacques Lafitte, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit, dans lequel les recommandations sont portées en italique gras pour en faciliter la lecture.

Il est rappelé ici que pour tous les projets soumis à étude d'impact, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage et du public. Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable au projet. Il vise à permettre d'améliorer la conception du projet, et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur ce projet.

Le département des Hauts-de-Seine a pour projet de réaménager l'échangeur de la Manufacture à Sèvres (92). L'échangeur, conçu dans les années 1960 avec des caractéristiques autoroutières, assure des échanges importants entre les quais de Seine (RD 7), la Grande Rue de Sèvres (RD 910) et la route nationale 118, voie rapide du sud-ouest de l'agglomération.

L'échangeur constitue un point de passage obligé pour relier à pied ou à vélo le centre-ville de Sèvres, la station de tramway T2 « Musée de Sèvres » et, via le pont de Sèvres, Boulogne-Billancourt (terminus de la ligne n°9 du métro et future station de la ligne 15 du Grand Paris Express). Il est proche de plusieurs sites culturels ou naturels (Cité de la Céramique, domaine national de Saint-Cloud, parc municipal de Brimborion, parc nautique de l'île Monsieur, berges de Seine en cours d'aménagement par le département, future Cité musicale de l'île Seguin).

Le département des Hauts-de-Seine souhaite le transformer en échangeur urbain afin de faciliter les déplacements piétons et cyclistes tout en maintenant sa capacité de trafic routier, améliorer la sécurité routière et mettre en valeur le patrimoine culturel, notamment la Manufacture de Sèvres monument historique classé abritant la Cité de la Céramique. Après suppression du viaduc de la RN 118 vers la RD 7 et du passage en souterrain de la RD7, les échanges routiers seront organisés à niveau avec deux giratoires à feux de part et d'autre de la RN118.

Les principaux enjeux du projet sont, pour l'Ae :

- le bruit et les pollutions de l'air et de l'eau générés par les trafics routiers durant les travaux, puis en exploitation,
- la qualité des itinéraires proposés aux piétons et aux cyclistes traversant l'échangeur,
- le paysage urbain, notamment aux abords de monuments historiques et de sites classés,
- la gestion du risque d'inondation,
- la gestion des déblais.

Les principales recommandations de l'Ae sont :

- d'apporter lors de l'enquête publique des informations plus précises :
 - sur les mesures d'évitement et de réduction des impacts pendant le chantier, sur le site ainsi que sur les axes susceptibles d'être concernés par des itinéraires de substitution lors des différentes phases du chantier,
 - sur l'articulation du projet avec les lignes 15 sud puis 15 ouest du Grand Paris Express,
 - sur l'accès au parc de Brimborion,
 - sur l'articulation du projet avec le traitement envisagé de la Grande Rue le long du parc de la Manufacture,
- de mettre en place un suivi des circulations automobiles, piétonnes et cyclistes, du bruit et de la pollution atmosphérique, à l'issue du chantier et durant les premières années d'exploitation, dont le bilan serait présenté à un comité de suivi et rendu public.

L'Ae a fait par ailleurs d'autres recommandations plus ponctuelles, précisées dans l'avis détaillé ci-joint.

¹ Désignée ci-après par Ae

Avis détaillé

1 Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

1.1 Présentation du projet et des aménagements projetés

Le département des Hauts-de-Seine est maître d'ouvrage du projet d'aménagement de l'échangeur de la Manufacture à Sèvres (92). L'échangeur situé en bord de Seine a été créé dans les années 1960. Il assure des échanges routiers importants entre les quais de Seine (RD 7), la Grande Rue de Sèvres (RD 910) et la route nationale 118, voie rapide qui dans le prolongement de la RD 910 à Boulogne-Billancourt, emprunte le Pont de Sèvres avant de monter vers le plateau de Meudon-Vélizy.

L'échangeur constitue un point de passage obligé pour relier à pied ou à vélo le centre-ville de Sèvres, la station de tramway T2 « Musée de Sèvres » et, via le pont de Sèvres, Boulogne-Billancourt (terminus de la ligne n°9 du métro et future station de la ligne 15 du Grand Paris Express). Il est proche de plusieurs sites culturels ou naturels (Cité de la Céramique², domaine national de Saint-Cloud, parc municipal de Brimborion, parc nautique de l'île Monsieur, berges de Seine en cours d'aménagement par le département, future Cité musicale de l'île Seguin).



Figure 1 : Secteur de l'échangeur de la Manufacture vu du ciel (source : CG92)

Le département des Hauts-de-Seine souhaite le transformer en « échangeur urbain » afin de faciliter les déplacements, améliorer la sécurité routière et mettre en valeur le patrimoine culturel³.

¹ Installé dans les bâtiments de la Manufacture de Sèvres, le Musée de la Céramique est regroupé avec d'autres structures au sein de l'établissement public « Cité de la Céramique »

² « Aujourd'hui, l'échangeur manque de lisibilité du fait de la complexité des itinéraires pour les véhicules motorisés marqués par la présence de nombreux ouvrages d'art (viaduc en sortie de la RN 118, passage souterrain au niveau de la RD 7) et de points d'échanges complexes. Par ailleurs, le secteur offre des cheminements cyclables et piétons peu attractifs, pour la plupart non accessibles aux personnes à mobilité réduite (PMR) (...) qui engendrent de nombreux conflits avec les automobilistes. Ces dernières années, les accidents concernent particulièrement les usagers vulnérables : piétons, cyclistes et deux-roues motorisés.

³ « Au vu des enjeux identifiés (...) 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 :

- Faciliter les déplacements de tous :

- Simplifier les itinéraires véhicules, tout en maintenant la capacité de trafic actuelle ;
- Rendre accessible les cheminements aux PMR ;
- Créer des cheminements cyclables ;
- Favoriser l'accès aux transports en commun.

- Améliorer la sécurité routière :

Le projet est mentionné dans le projet de contrat de développement territorial⁴ de Grand Paris Seine Ouest (GPSO)⁵.

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 vers la RD7 nord et création d'une nouvelle bretelle de sortie ;
- suppression du passage souterrain sur la RD 7 ;
- suppression du giratoire et du parking⁶ devant la Cité de la Céramique (Manufacture) ;
- création de deux giratoires à feux de part et d'autre de la RN 118, pour favoriser la lisibilité des échanges ;
- mise en accessibilité de tous les itinéraires piétons ;
- élargissement des trottoirs pour la sécurité et le confort des piétons ;
- création de nouvelles traversées piétonnes sécurisées ;
- création de pistes cyclables ;
- aménagement de vastes espaces paysagers, notamment devant la Manufacture ;
- création d'une plate-forme intermodale (arrêt de bus dans les deux sens) sur le pont de Sèvres ;
- mise en place de deux ascenseurs pour accéder aux quais du tramway T2 depuis le pont de Sèvres.

Les travaux d'un coût de 40 M€ HT sont prévus à partir de 2018 avec une réalisation en 3 ans sur 3 secteurs successifs :

- place de la Libération (sud du site) durant 16 mois⁷,
- entrée de Sèvres (ouest du site) durant 24 mois⁸,
- place de la Manufacture (nord du site)⁹.

- Sécuriser les cheminements pour tous les usagers ;

- Faciliter l'orientation des automobiles.

- Mettre en valeur la Cité de la Céramique et le Domaine de Saint-Cloud :

- Créer de vastes espaces paysagers ;

- Faciliter l'accès au domaine de Saint-Cloud. »

⁴ Un CDT est un contrat passé entre l'État et les communes visant à encadrer le développement territorial engendré par la création des nouvelles gares du réseau de transport du Grand Paris Express. Au-delà de l'objet des gares, la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris souhaite propager une dynamique aux territoires à fort potentiel économique du Grand Paris et rééquilibrer puis développer l'ensemble de la métropole.

Cet outil de programmation et de planification reprend sur son territoire les objectifs annoncés en matière d'urbanisme, de transports, de lutte contre l'exclusion, de développement économique et culturel, et de protection de l'environnement. Il est défini par le décret du 24 juin 2011 et l'article 21 de la loi du 3 juin 2010.

⁵ La communauté d'agglomération « Grand Paris Seine Ouest » regroupe les communes de Boulogne-Billancourt, Chaville, Issy-les-Moulineaux, Meudon, Sèvres, Vanves et Ville-d'Avray.

⁶ Parking situé à l'entrée du parc de Saint-Cloud

⁷ Phase 1 : bretelle de sortie de la RN 118 (8 mois)

Phase 2 : place de la Libération (12 mois)

Phase 3 : RD 7 sud et entrée de Sèvres (12 mois)

Phase 4 : entrée de Sèvres, giratoire RD 910 (9 mois)

Phase 5 : travaux pont de Sèvres (3 mois)

⁹ Phase 6 : finition des travaux en entrée de Sèvres et aménagement devant la Cité de la Céramique



Figure 1 : Situation avant projet

1.2 Procédures relatives au projet

Une étude d'impact est requise, car le projet relève de la rubrique 6'b (Infrastructures routières - Modification ou extension substantielle d'autoroutes et voies rapides, y compris échangeurs) du tableau annexe de l'article R.122-2 du code de l'environnement. L'Ae du CGEDD est appelée à émettre un avis sur cette étude d'impact, car le projet nécessite une autorisation du ministre chargé des sites¹⁰.

Le projet a fait l'objet d'une concertation publique¹¹ en mars 2013, avec un effort important de communication, et des modifications ont alors été apportées au projet (notamment pour la localisation des arrêts de bus).

Il est soumis à enquête publique en application de l'article R. 123-1 du code de l'environnement

L'Ae est saisie sur la base de l'étude d'impact qui doit être intégrée au dossier d'enquête publique. Celle-ci est prévue à l'automne 2014. La déclaration de projet prise en application de l'article L. 126-1 du code de l'environnement¹² est prévue en 2015.

Outre l'autorisation ministérielle au titre des sites, le projet nécessitera une autorisation au titre des monuments historiques¹³ et une autorisation ou une déclaration au titre de la loi sur l'eau¹⁴.

¹⁰ Modification d'un site classé et de ses abords - Articles L341-10 et R. 341-12 du code de l'environnement

¹¹ En application de l'article L300-2 du code de l'urbanisme.

¹² « Lorsqu'un projet public de travaux, d'aménagements ou d'ouvrages a fait l'objet d'une enquête publique en application du chapitre III du présent titre, l'autorité de l'Etat ou l'organe délibérant de la collectivité territoriale ou de l'établissement public responsable du projet se prononce, par une déclaration de projet, sur l'intérêt général de l'opération projetée.

La déclaration de projet mentionne l'objet de l'opération tel qu'il figure dans le dossier soumis à l'enquête et comporte les motifs et considérations qui justifient son caractère d'intérêt général. Elle indique, le cas échéant, la nature et les motifs des principales modifications qui, sans en altérer l'économie générale, sont apportées au projet au vu des résultats de l'enquête publique.

Si la déclaration du projet n'est pas intervenue dans le délai d'un an à compter de la clôture de l'enquête, l'opération ne peut être réalisée sans une nouvelle enquête. En l'absence de déclaration de projet, aucune autorisation de travaux ne peut être délivrée... »

¹³ Autorisation du préfet après avis de l'architecte des bâtiments de France en application de l'article L621-32 II du code du patrimoine et article 52 du décret 2007-487 du 30 mars 2007.

¹⁴ Ae CGEDD - Avis délibéré du 9 juillet 2014 - Aménagement de l'échangeur de la Manufacture à Sèvres (92)

1.3 Principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae

Les principaux enjeux du projet sont, pour l'Ae :

- le bruit et les pollutions de l'air et de l'eau générés par les trafics routiers durant les travaux puis en exploitation,
- la qualité des itinéraires proposés aux piétons et aux cyclistes traversant l'échangeur,
- le paysage urbain, notamment aux abords de monuments historiques et de sites classés,
- la gestion du risque d'inondation,
- la gestion des déblais.

2 Analyse de l'étude d'impact

2.1 Analyse de l'état initial

Eau et milieu aquatique

Il serait utile de préciser (p 71) la destination finale, en l'état actuel, des eaux pluviales de l'échangeur, notamment pour apprécier les conséquences pratiques pour le projet du règlement du périmètre de protection éloigné du captage en Seine de Suresnes.

L'étude mentionne une hauteur du muret anti crue (31,31 cm) supérieure au niveau de la crue de 1924 (30,63m), mais n'apporte pas d'information afférente à la crue de 1910 qui est la plus haute crue connue. Elle n'indique pas non plus si l'échangeur a été inondé depuis sa création ou si le souterrain de la RD 7 a dû être interdit à la circulation.

L'Ae recommande d'indiquer le niveau atteint au droit du projet par la crue de 1910, simulée dans les conditions actuelles du lit majeur de la Seine. Elle recommande d'indiquer les éventuelles incidences observées des crues sur le fonctionnement de l'échangeur depuis sa création.

Les dispositions du PPRI sont utilement rappelées : marge de recul de 30m de la berge pour les constructions, modelés paysagers limités sous réserve d'un solde positif en matière de stockage de crue, compensation des volumes d'ouvrages d'art et infrastructures.

Milieu naturel

Le projet lui-même se développe sur un espace anthropisé, mais au voisinage immédiat d'espaces naturels (parcs de Saint Cloud et de Brimborion), de la Seine et de ses berges.

Le schéma régional de cohérence écologique (SRCE) d'Ile-de-France identifie la continuité majeure de la Seine, l'orientation pertinente sur la zone d'étude étant la recherche de connexions entre le corridor fluvial et les forêts périurbaines. La réalisation d'un schéma de trame verte et bleue par la communauté d'agglomération de GPSO est annoncée p 97.

L'Ae recommande d'apporter lors de l'enquête publique les informations disponibles sur le secteur d'étude du schéma de trame verte et bleue de GPSO.

Les inventaires floristiques et faunistiques ont identifié une plante non protégée, mais assez rare en Ile de France : le Liondent hispide, sur une pelouse à proximité de la Manufacture.

2.2 Analyse de la recherche de variantes et du choix du parti retenu

L'historique du projet est brièvement décrit dans l'étude d'impact (p 188) : « 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.

¹⁴ Articles L.124-1 et suivants et R.214-1 et suivants du code de l'environnement, projet relevant de la rubrique 3.2.2.0 de la nomenclature : Installations, ouvrages, remblais dans le lit majeur d'un cours d'eau, soumis à autorisation si la surface soustraite est supérieure ou égale à 10 000 m². Selon les informations données p 255, il s'agirait d'une déclaration.

« 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 concertation menée courant 2012. »

L'étude d'impact expose la solution retenue¹⁵ à l'issue des études préliminaires (p 189). La seule variante géométrique envisagée portait sur le maintien ou non du passage souterrain à gabarit réduit assurant un parcours direct de la RD 7 du nord au sud. Les simulations ont confirmé une faible fréquentation à terme du passage souterrain et un fonctionnement satisfaisant du futur échangeur sans ce passage. La décision a donc été prise de le supprimer, en tenant également compte de ses coûts d'entretien importants.

L'un des éléments importants du parti retenu est la « suppression du viaduc de sortie de la RN 118 et la création d'une nouvelle bretelle de sortie aplanie (...), 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. »

La motivation paysagère du choix du parti retenu est ainsi clairement exprimée.

2.3 Analyse des impacts du projet

2.3.1 Impacts temporaires, en phase chantier/travaux - Mesures d'évitement, de réduction et de compensation de ces impacts

Circulation routière

En phase travaux, selon l'étude d'impact (p 247), « Les travaux auront des effets négatifs importants sur les conditions de circulation, liés à la restriction de circulation voir la déviation de certains axes. La phase chantier d'un tel projet est ainsi forcément une phase délicate, car elle modifie les habitudes des riverains et des usagers du réseau viaire. » « Aucune interruption totale du trafic n'est prévue. Néanmoins, la mise en place d'itinéraires de déviation sera nécessaire sur certaines portions. Les difficultés sous circulation se feront principalement ressentir sur les axes neutralisés par la réalisation des travaux, soit la RD 910, la RD 7 et la RN 118. Ces ralentissements constitueront un impact négatif en termes de fluidité des déplacements des véhicules motorisés, risquant d'entraîner une saturation du réseau. »

« Pour cela, le chantier a été divisé en plusieurs phases dans l'espace et dans le temps de façon suffisamment équilibrée, afin de faciliter le trafic. »

« La mise en place d'un plan de circulation et de stationnement applicable pendant la phase travaux sera établie par le maître d'œuvre. Il précisera notamment les itinéraires de substitution et la signalétique adaptée afin de limiter les impacts liés à la réalisation du chantier. De manière à réduire les problèmes de déplacements pendant la phase travaux, le principe général est de conserver au maximum les possibilités de circulation automobile, les accès riverains /bureaux et les itinéraires de transports en commun. »

Le rapporteur a été informé que la phase la plus critique du chantier, à savoir celle de la démolition du viaduc de la bretelle de sortie de la RN 118, nécessiterait la fermeture durant un mois de la sortie de la RN 118 et interviendrait au mois d'août.

L'étude d'impact identifie ainsi le principal impact négatif du projet et présente comme mesure principale de réduction le phasage des travaux durant 3 ans. Elle renvoie à une phase ultérieure du projet la définition, par le maître d'œuvre, du plan de circulation et la définition des itinéraires de déviation. Sont toutefois indiqués p 208 les itinéraires alternatifs possibles lors de la démolition du viaduc de la bretelle de sortie de la RN 118.

S'agissant du principal impact négatif du projet, le chantier mérite, pour l'Ae, un approfondissement des mesures d'évitement et de réduction dans l'étude d'impact, portant sur les circulations automobiles et des transports en communs, mais aussi sur les circulations de piétons et deux roues qui sont actuellement les premières victimes d'accident sur l'échangeur.

L'étude d'impact ne présente pas de simulation de la circulation durant cette phase de travaux,

¹⁵ Suppression du giratoire devant la Cité de la Céramique, réaménagement des carrefours en entrée de ville de Sèvres et au niveau de la place de la Libération, suppression du viaduc de sortie de la RN 118 et création d'une bretelle de sortie « aplanie »

semblable à celle réalisée pour la phase d'exploitation (voir ci après). Selon les informations données au rapporteur, une telle simulation n'est pas d'usage pour les phases de chantier et nécessiterait une connaissance précise, indisponible à ce stade du projet, des caractéristiques temporaires de l'échangeur lors de chaque phase des travaux.

L'Ae recommande d'apporter lors de l'enquête publique des informations plus précises sur les mesures d'évitement et de réduction des impacts pendant le chantier, sur le site ainsi que sur les axes susceptibles d'être concernés par des itinéraires de substitution lors des différentes phases du chantier.

Articulation des chantiers

Le secteur du pont de Sèvres est l'objet d'importants chantiers en cours ou programmés. Si l'aménagement de la RD7 et des berges de Seine dans le cadre du projet « Vallée rive gauche » également porté par le conseil général des Hauts-de-Seine et les opérations de la zone d'aménagement concertée « Seguin, rives de Seine » (dont le programme d'aménagement de l'île Seguin) seront achevés avant le démarrage du présent projet prévu en 2018. Il n'en sera pas de même du chantier de la ligne 15 sud du Grand Paris Express. La mise en service de la ligne est en effet prévue pour 2020, les travaux préparatoires commençant en 2014.

La station « Pont de Sèvres » de la ligne 15 sud sera implantée à Boulogne-Billancourt, mais le puits d'entrée du tunnelier sera situé sur une partie du parking de l'île Monsieur, en face de la Manufacture (puits servant à l'extraction des matériaux et à leur évacuation par voie fluviale et laissant place après travaux à un puits de service).

Un remaniement de ce parking est prévu, sous la responsabilité de GPSO, avant et après ces travaux, avec une extension qui viendra compenser la suppression par le présent projet de 58 emplacements de stationnements situés devant la Manufacture, face à l'entrée du parc de Saint-Cloud.

Des synergies sont par ailleurs susceptibles d'être trouvées entre ces chantiers pour l'implantation de la base de chantier, non définie dans le dossier, et en matière d'évacuation des déblais du chantier¹⁶ par voie fluviale en mutualisant certaines installations.

Par ailleurs, selon les informations apportées au rapporteur, la date de commencement des travaux du prolongement de la ligne 15 du Grand Paris Express vers Nanterre n'est pas encore connue (ligne 15 ouest, dont la mise en service pour cette section est prévue en 2025¹⁷) et donc sur les possibles interférences de ce chantier avec celui du présent projet. En effet un calendrier des travaux similaire à celui présenté dans le dossier (p 330) pour la ligne 15 sud conduirait à des travaux préparatoires en 2020 alors que la mise en service du carrefour de la Manufacture est prévue en 2021.

L'Ae recommande d'apporter lors de l'enquête publique des informations plus précises sur l'articulation du projet avec la réalisation de la ligne 15 sud puis de la ligne 15 ouest du Grand Paris Express.

Bruit

Le chantier comporte des phases de démolition d'ouvrages pouvant s'avérer particulièrement bruyantes.

2.3.2 Impacts permanents, en phase travaux et/ou exploitation

Circulation routière

Le parti d'aménagement retenu est de transformer, sans en modifier les fonctions, un échangeur routier conçu dans les années 1960 au débouché de la RN 118 en carrefour urbain, en supprimant notamment le viaduc qui permet de rejoindre directement la RD 7 nord à partir de la RN 118.

Le parti retenu d'organiser des échanges à niveau avec des giratoires à feux, conduit à s'interroger sur l'incidence ou non du projet sur l'écoulement du trafic automobile de pointe. De cet écoulement dépendent en effet les impacts positifs ou négatifs, directs (sur le site) et indirects (en cas de transferts de trafic avec d'autres voies du territoire de GPSO, voire, plus largement, du

¹⁶ Les excédents de déblais générés par le projet sont estimés à environ 4 000 m³ (14 000 m³ de déblais dont 10 000 m³ réemployés sur le site).

¹⁷ <http://www.societedugrandparis.fr/projet#la-carte-du-projet>

quart sud-ouest de l'agglomération) générés par le projet en exploitation en termes de bruit et de pollution.

L'étude d'impact présente (p 277) les résultats d'études de trafic entreprises en 2011 : « L'étude de trafic (...) a permis d'évaluer les conséquences du projet d'aménagement de l'échangeur de la Manufacture sur les conditions futures de circulation sur le secteur aux horizons de mise en service (2021) et en situation à terme (2030) »

« Il apparaît que les niveaux de trafics à l'horizon 2021, sans projet d'aménagement de l'échangeur de la Manufacture, sont du même ordre de grandeur que pour la situation actuelle. »

« Les impacts de l'aménagement de l'échangeur sont localisés autour du nouvel aménagement :

- aux deux heures de pointe, le nouvel aménagement de l'échangeur génère un trafic supplémentaire sur la RD 7 sur la section entre le Pont de Sèvres et le Pont de Billancourt (environ 250 UVP/h supplémentaires¹⁸ deux sens confondus). » Le nouvel aménagement facilite en effet les échanges entre la RD 7 sud et la RN 118 ;

- « Les autres impacts identifiés concernent deux sections sur lesquelles l'aménagement génère un trafic en moins :

- sur la section de la RD 7 située au nord du carrefour (entre pont de Sèvres et pont de Saint-Cloud). Le nouvel aménagement induit une contrainte supplémentaire sur l'itinéraire RD7 nord vers RD 7 sud. Il est important cependant de noter que l'impact est faible (de l'ordre de 100 UVP/h). Les reports observés sont donc diffus et concernent essentiellement les axes RD 1 et A13 ;

- sur le Pont de Sèvres. Comme indiqué précédemment, la géométrie de l'échangeur facilite les échanges entre la RD 7 Sud et la RN 118, c'est pourquoi par rapport à la situation sans projet, il y a une bascule des véhicules de l'itinéraire RD910 - Pont de Sèvres - RN 118 vers RD 7 Sud - RN 118. »

« Comme en 2021, les impacts de l'aménagement de l'échangeur sont localisés autour du nouvel aménagement et sont équivalents à la situation à l'horizon de mise en service. »

L'impact du projet sur la circulation générale est donc jugé faible.

« L'analyse du fonctionnement des carrefours a été réalisée sur la base des flux prévisionnels statiques à l'horizon 2021. Les deux principaux indicateurs de fonctionnement des carrefours utilisés dans le cadre de la présente analyse sont :

- la réserve de capacité permettant d'indiquer la charge globale de trafic que le carrefour peut encore absorber aux heures de pointe sans arriver à un niveau de saturation et à des difficultés majeures de circulation ;

- les longueurs de remontées de files en mètres.

Les résultats de l'analyse montrent un fonctionnement global satisfaisant de l'échangeur avec le nouvel aménagement. Toutefois, quelques perturbations ponctuelles impactent le carrefour RD 910/RD 7 à l'heure de pointe du soir. »

L'étude d'impact fait état d'une aire d'étude élargie pour le trafic routier (p 60) mais la carte n'est pas produite. Elle rapporte des conclusions d'une étude de trafic EGIS réalisée en 2011 : une carte est produite p 278. L'étude EGIS dont les conclusions ont été communiquées au rapporteur fait état d'un périmètre de modélisation couvrant l'ensemble de la RN 118. L'étude d'impact mentionne le Grand Paris parmi les projets d'infrastructures connus structurants pour le territoire.

L'Ae recommande d'indiquer le degré de précision des modèles utilisés pour les simulations de trafic et de fonctionnement de l'échangeur en exploitation. Elle recommande d'évaluer l'ampleur et les conséquences des perturbations ponctuelles qui impacteraient le carrefour RD 910/RD 7 à l'heure de pointe du soir.

Impact sur la santé - Pollution de l'air - bruit

L'étude d'impact présente le niveau de pollution en état initial et en 2030 sans et avec projet. Sauf pour le benzène où une amélioration est attendue en 2030, du fait de l'évolution des carburants, la situation n'évoluera pas et restera mauvaise : dépassement des valeurs de référence sanitaires

¹⁸ UVP : unité véhicules particuliers

pour le dioxyde d'azote¹⁹ et les particules²⁰ (exposition par inhalation).

L'étude de bruit montre de légères différences de bruit, sans et avec projet en 2030, à la hausse ou à la baisse selon les immeubles exposés, mais les hausses restent inférieures à 2dB (A) n'induisant pas d'obligation d'intervention pour le maître d'ouvrage. La comparaison, sans incidence réglementaire, n'est pas aisée avec les niveaux existants, représentés d'une manière différente (p 17 et 294). Le bruit demeure intense avec des immeubles exposés à 73 dB(A) en rez-de-chaussée, le jour, sur la Grande Rue²¹.

Transports en commun

Outre une amélioration de l'accès aux transports en commun grâce aux nouveaux cheminements piétons accessibles à tous et la sécurisation des traversées piétonnes, le projet comporte le positionnement d'un arrêt de bus dans chaque sens de circulation sur le pont de Sèvres au plus près de la gare du tramway T2 accessible via des ascenseurs et des escaliers. Le projet aura ainsi un impact positif sur le réseau de transport en commun.

Le dossier ne précise pas qui assurera la maintenance des ascenseurs dont la qualité est déterminante pour l'atteinte de cet objectif.

L'Ae recommande de préciser qui assurera la maintenance des ascenseurs du pont de Sèvres.

Circulations douces

Le projet apporte des améliorations très sensibles en la matière pour les principaux trajets quotidiens à pied qui s'effectueront largement à niveau et à l'air libre dans une ambiance plus urbaine qu'actuellement. Les circulations seront adaptées aux personnes à mobilité réduite Le projet permettra désormais des circulations cyclistes avec l'aménagement d'itinéraires dédiés²².

L'accès au musée de la Céramique et au parc de saint Cloud s'en trouvera sensiblement amélioré.

Actuellement l'accès pour piétons au parc de Brimborion à partir du carrefour est difficile à trouver et l'étude d'impact n'explique pas les améliorations éventuelles apportées par le projet à cet accès.

L'Ae recommande de préciser les améliorations apportées par le projet à l'accès au parc de Brimborion.

La circulation piétonne entre le trottoir nord du pont de Sèvres et la Grande rue de Sèvres sera désormais directe et lisible. Avec un itinéraire cycliste, elle s'inscrira derrière le mur actuel du parc de la Manufacture jusqu'au niveau du Jardin du potager. Le rapporteur a été informé de la compatibilité de cet aménagement avec un projet à l'étude d'amélioration du traitement de la Grande Rue le long du parc de la Manufacture.

L'Ae recommande d'apporter lors de l'enquête publique les informations alors disponibles sur l'articulation du projet avec le traitement envisagé de la Grande Rue le long du parc de la Manufacture.

Le dossier précise que l'une des adaptations du projet à l'issue de la concertation a porté sur « 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. »

L'importance actuelle et future des flux de piétons et de cyclistes sur ce site conduit l'Ae à s'interroger sur les risques de saturation de certains itinéraires aux heures de pointe.

L'Ae recommande de procéder à une évaluation, aux échéances 2020 et 2030, des flux de circulations de piétons et cyclistes sur le site de l'échangeur de la Manufacture et notamment

¹⁹ Quotient de danger augmentant de 1,69 en 2013 à 1,72 en 2030 sans ou avec projet

²⁰ PM 10, Quotient de danger demeurant à 4,70

²¹ Un point noir du bruit (PNB) est un bâtiment sensible localisé dans une zone de bruit critique dont les niveaux sonores en façade sont supérieurs à 70 dB(A) le jour ou 65dB(A) la nuit pour la route,

²² Le projet respecte ainsi l'article L228-2 du code de l'environnement : « A l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. L'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de déplacements urbains, lorsqu'il existe »

sur le pont de Sèvres, et de la compatibilité des aménagements projetés avec ces flux.

Eau et milieux aquatiques

Bien que les remblais soient limités au maximum, le projet réduira de 2 232 m³ le volume inondable en cas de débordement de la Seine. Le volume d'expansion de crue ainsi perdu doit être compensé. Le dossier prévoit que cette compensation soit assurée par l'aménagement, à l'amont du présent projet, des berges de Seine le long de la RD 7 dans le cadre du projet départemental Vallée Rive Gauche : les modelés de terrains en déblai sur les berges y libèrent en effet un volume de 5 842 m³.

L'Ae recommande de recueillir l'accord du service chargé de la police de l'eau sur la mutualisation des compensations permettant de préserver l'expansion de la crue.

Le dossier ne présente pas les incidences des crues sur le fonctionnement de l'échangeur. Il serait utile que le public ait connaissance, en fonction du niveau de la crue, des circulations automobiles ou piétonnes qui seraient interrompues et de la probabilité de survenue de telles crues.

L'Ae recommande d'indiquer les éventuelles incidences des crues sur le fonctionnement de l'échangeur.

Paysage

Les travaux vont probablement nécessiter la suppression de l'ensemble des arbres et arbustes qui agrémentent actuellement l'échangeur. Sans être remarquables, certains arbres ont atteint un grand développement et leur abattage va marquer temporairement le paysage local.

L'Ae recommande de préciser si une partie des arbres présents sur l'échangeur pourra être conservée.

Le projet comporte un important volet paysager : « 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, (...). 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. »



Photo 52 : Configuration actuelle du secteur entre le pont de Sèvres et la rue Troyon



Figure 83 : Vue des aménagements proposés au niveau de la Place de la Libération (source : CG92)

Le projet modifiera de manière profonde la perception du carrefour tant pour les automobilistes que pour les piétons et les cyclistes, en le réintégrant dans la ville, notamment en dégageant la vue vers la Seine par la démolition du viaduc de sortie de la RN 118.

La première finalité qui a été recherchée, lors de la conception du projet, a été d'améliorer le parvis de la Manufacture en supprimant le giratoire actuel et en éloignant le tracé la RD 7. Le traitement du franchissement de la RD 7 et de l'espace situé de l'autre côté de cette voie est donc important.

L'Ae recommande de préciser et d'illustrer le parti adopté en face de la Manufacture pour le traitement du franchissement de la RD 7 vers les berges de Seine (traitement de l'arrêt de bus et de l'entrée du parking de l'île Monsieur).

Biodiversité

L'étude d'impact comporte (chapitre X) une étude d'incidences Natura 2000²³ qui conclut à l'absence d'effet du projet sur le réseau Natura 2000 dont le site le plus proche²⁴ est situé à 13,8 km du projet. Aucune relation n'a été mise en évidence avec les sites Natura 2000 les plus proches²⁵. Cette analyse et cette conclusion n'appellent pas d'observation de l'Ae.

2.4 Analyses coûts avantages

Pour les infrastructures de transport, l'étude d'impact comporte notamment une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité.

Les coûts et avantages sont très faibles. Le bilan du projet est neutre.

2.5 Mesures de suivi

L'étude d'impact renvoie pour le suivi du chantier au « guide de bonne tenue de chantiers » applicable dans le département. Les conditions de mise à disposition du public de ce document ne sont pas précisées.

Pour la phase d'exploitation, des indications sont données sur le suivi du réseau d'assainissement avec les modalités de surveillance et d'entretien des ouvrages, ainsi que sur l'entretien des aménagements paysagers qui sera assuré par le service gestionnaire des espaces verts de GPSO et favorisera le retour du Liodent hispidé sur une bande enherbée dédiée.

Néanmoins, l'Ae rappelle que le suivi prévu par l'article R. 122-5 II 7° du code de l'environnement a

²³ Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « habitats » sont des sites d'intérêt communautaire (SIC) ou des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS). En France, le réseau Natura 2000 comprend 1 753 sites.

²⁴ « Massif de Rambouillet et zones humides proches » (ZPS)
²⁵ Dont « Sites de Seine Saint-Denis (ZPS en partie en aval hydraulique de la zone d'étude) »

pour vocation de s'assurer du suivi des mesures prévues par le maître d'ouvrage pour éviter, réduire ou compenser les impacts négatifs du projet sur l'environnement. L'article R122-14 précise que la décision de l'autorité compétente pour autoriser ou approuver le projet mentionne les modalités du suivi des mesures d'évitement, de réduction et de compensation et de leurs effets sur l'environnement et la santé humaine. Ce suivi fait l'objet d'un ou plusieurs bilans réalisés selon un calendrier que détermine l'autorité compétente. Ce dispositif de suivi est proportionné à la nature et aux dimensions du projet, à l'importance de ses impacts ainsi qu'à la sensibilité des milieux concernés.

Pour l'Ae, le suivi à mettre en place pour ce projet doit principalement porter sur le caractère fonctionnel des différentes circulations prévues tant pour les automobilistes que pour les piétons et pour les cyclistes, méritant un bilan périodique pouvant au besoin déboucher sur des mesures d'adaptation.

L'Ae recommande la mise en place d'un suivi des circulations automobiles, piétonnes et cyclistes, du bruit et de la pollution atmosphérique, à l'issue du chantier et durant les premières années d'exploitation, dont le bilan serait présenté à un comité de suivi et rendu public.

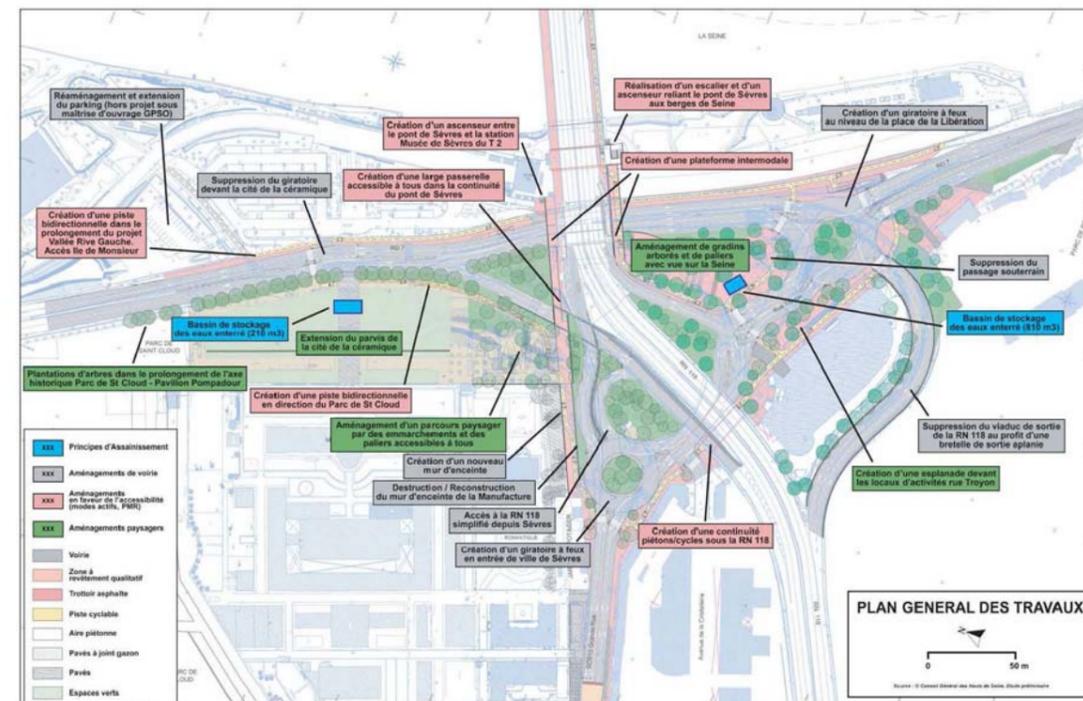
2.6 Résumé non technique

Le résumé non technique n'appelle pas d'observations particulières de l'Ae.

L'Ae recommande de prendre en compte dans le résumé non technique les conséquences des recommandations du présent avis.



Ae CGEDD - Avis délibéré du 9 juillet 2014 - Aménagement de l'échangeur de la Manufacture à Sèvres (92)



Ae CGEDD - Avis délibéré du 9 juillet 2014 - Aménagement de l'échangeur de la Manufacture à Sèvres (92)

3 ELEMENTS FORMULES PAR LE MAITRE D'OUVRAGE SUITE A L'AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE

Suite à l'avis rendu par l'autorité environnementale le 9 juillet 2014, les compléments d'information suivants peuvent être apportés à l'étude d'impact :

3.1 COMPLEMENTS AU CHAPITRE V. ANALYSE DE L'ETAT INITIAL DE LA ZONE ET DES MILIEUX SUSCEPTIBLES D'ETRE AFFECTES PAR LE PROJET

3.1.1 Complément V-3.4. Eaux souterraines et eaux superficielles

- 1- L'avis de l'autorité environnementale stipule qu' « il serait utile de préciser (p 71) la destination finale, en l'état actuel, des eaux pluviales de l'échangeur, notamment pour apprécier les conséquences pratiques pour le projet du règlement ».

La réponse apportée par le Maître d'ouvrage est la suivante :

Actuellement les avaloirs de l'échangeur sont raccordés :

- soit sur le réseau du SIAVRM : les avaloirs raccordés au SIAVRM se rejettent directement en Seine,
- soit sur le réseau départemental unitaire : les eaux pluviales des avaloirs raccordés au réseau départemental sont envoyées vers la station d'épuration Seine aval, toutefois au-delà d'une certaine intensité de pluie, les déversoirs d'orage situés à l'aval de l'échangeur vont rejeter en Seine une partie de ces eaux mélangées aux usées.

La situation future prévoyant des bassins de stockage avec régulateur permettra d'écrêter le débit de pointe et ainsi de réduire les rejets vers le milieu naturel via les déversoirs d'orage. De plus les ouvrages de prétraitement (fosse de décantation, paroi siphonide...) permettront de réduire la pollution rejetée en Seine.

- 2- Selon l'avis de l'autorité environnementale, « l'étude mentionne une hauteur du muret anti crue (31,31 cm) supérieure au niveau de la crue de 1924 (30,63m), mais n'apporte pas d'information afférente à la crue de 1910 qui est la plus haute crue connue. Elle n'indique pas non plus si l'échangeur a été inondé depuis sa création ou si le souterrain de la RD 7 a dû être interdit à la circulation ».

La réponse apportée par le Maître d'ouvrage est la suivante :

La hauteur de crue 1910 est indiquée sur la carte extraite du zonage réglementaire du PPRi de la Seine page 79 à savoir : 31,25 m en aval du pont de Sèvres et 31,50 en amont du pont de Sèvres.

Il est toutefois à noter que selon la Direction de la voirie du Conseil général des Hauts-de-Seine, aucune fermeture de l'échangeur ou du souterrain pour cause d'inondation n'est à déplorer.

3.1.2 Complément au V-4.3 Continuités écologiques et Trame Verte et Bleue

L'Ae recommande d'apporter lors de l'enquête publique les informations disponibles sur le secteur d'étude du schéma de trame verte et bleue de GPSO.

La réponse apportée par le Maître d'ouvrage est la suivante :

La Communauté d'Agglomération Grand Paris Seine Ouest (GPSO) a été reconsultée suite à réception de l'avis de l'autorité environnementale afin d'échanger sur l'avancée de la réflexion menée à l'échelle de l'agglomération sur la Trame Verte et Bleue.

Suite à cet échange, il apparaît que la stratégie de préservation de la biodiversité et le schéma de la Trame Verte et Bleue de la communauté d'agglomération ont été approuvés en séance du Conseil de Communauté le 13 février 2014.

Conscients de la richesse du patrimoine naturel et de l'importance de conserver le cadre de vie du territoire, la Communauté d'agglomération a affirmé sa volonté d'agir en faveur de la préservation de la biodiversité. Ainsi, dès 2010, dans le cadre de ses compétences optionnelles et facultatives en faveur de la protection de l'environnement et de la mise en valeur du cadre de vie, GPSO a impulsé les projets liés à la préservation du patrimoine naturel et de la biodiversité, structurés autour du schéma de la Trame Verte et Bleue.

Ces orientations sont inscrites dans les documents stratégiques de GPSO, à savoir :

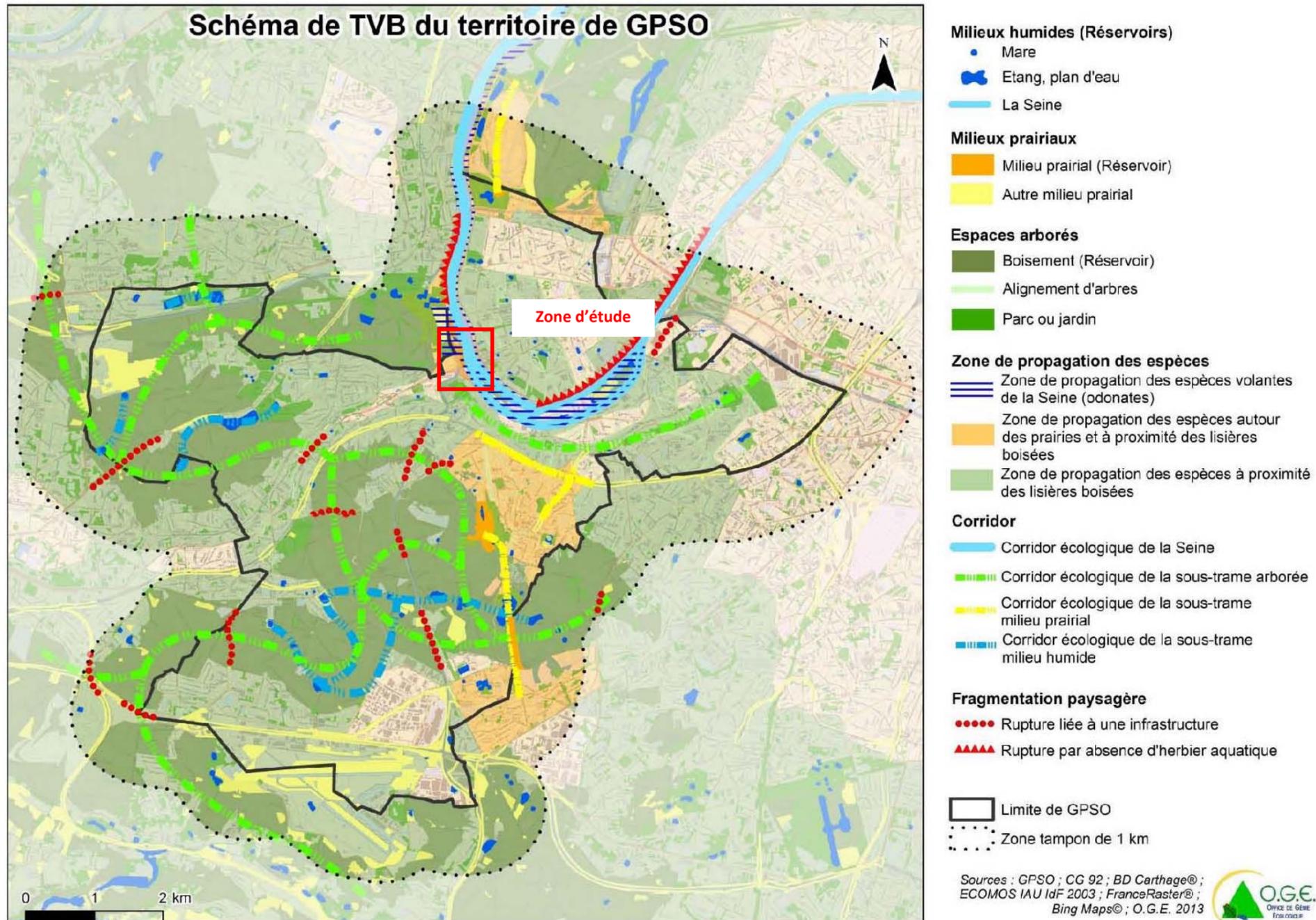
- Le Projet d'Agglomération ;
- L'Agenda 21 ;
- Le Contrat de Développement Territorial (CDT).

La transcription de la Trame Verte et Bleue à l'échelle de l'agglomération est donnée sur le schéma page suivante intitulé « Schéma de la Trame Verte et Bleue du Territoire de GPSO ».

Concernant la zone d'étude du projet, les conclusions sont les mêmes qu'à l'échelle du SRCE (voir page 96), cette dernière est située non loin de plusieurs réservoirs de biodiversité et secteurs reconnus pour leur intérêt écologique (Forêt de Fausses-Reposes, Forêt de Meudon, Parc de Saint-Cloud identifiés comme corridors écologiques de la sous-trame arborée) ; de plus la Seine constitue un corridor écologique majeur en contexte urbain.

Les espaces ouverts présents sur le secteur d'étude (espaces paysagers) sont identifiés comme des zones de propagation des espèces autour des prairies et à proximité des lisières boisées.

PRESENTATION DU SCHEMA DE LA TRAME VERTE ET BLEUE DU TERRITOIRE DE GPSO



3.2 COMPLEMENTS AU CHAPITRE VIII. ANALYSE DES EFFETS DU PROJET

3.2.1 Complément au VIII-1. Analyse des effets du projet pendant la phase travaux

3.2.1.1 Circulation routière

L'Ae recommande d'apporter lors de l'enquête publique des informations plus précises sur les mesures d'évitement et de réduction des impacts pendant le chantier, sur le site ainsi que sur les axes susceptibles d'être concernés par des itinéraires de substitution lors des différentes phases du chantier.

La réponse apportée par le Maître d'ouvrage est la suivante :

Le marché de Maîtrise d'œuvre est en cours d'élaboration, le Maître d'œuvre de l'opération sera donc désigné courant 2015.

En tout état de cause, le maître d'œuvre devra se conformer aux pratiques du Guide de bonne tenue de chantiers du Conseil général des Hauts-de-Seine proposé en annexe du dossier (pièce I).

3.2.1.2 Articulation des chantiers

L'avis de l'autorité environnementale recommande « d'apporter lors de l'enquête publique des informations plus précises sur l'articulation du projet avec la réalisation de la ligne 15 Sud puis de la ligne 15 Ouest du Grand Paris Express.

La réponse apportée par le Maître d'ouvrage est la suivante :

La coactivité des chantiers avec la ligne 15 Sud du Grand Paris Express est explicitée au chapitre IX. Analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets connus (p. 3310 à 338).

Il est vrai que la ligne 15 Ouest du Grand Paris Express n'a pas été considérée dans cette analyse car hors du champ strict de l'analyse des effets cumulés avec d'autres projets connus à savoir les projets qui lors de l'étude d'impact ont fait l'objet :

- D'un document d'incidences au titre de l'article R. 214-6 et d'une enquête publique ;
- D'une étude d'impact au titre du présent code et pour lesquels un avis de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement a été rendu public.

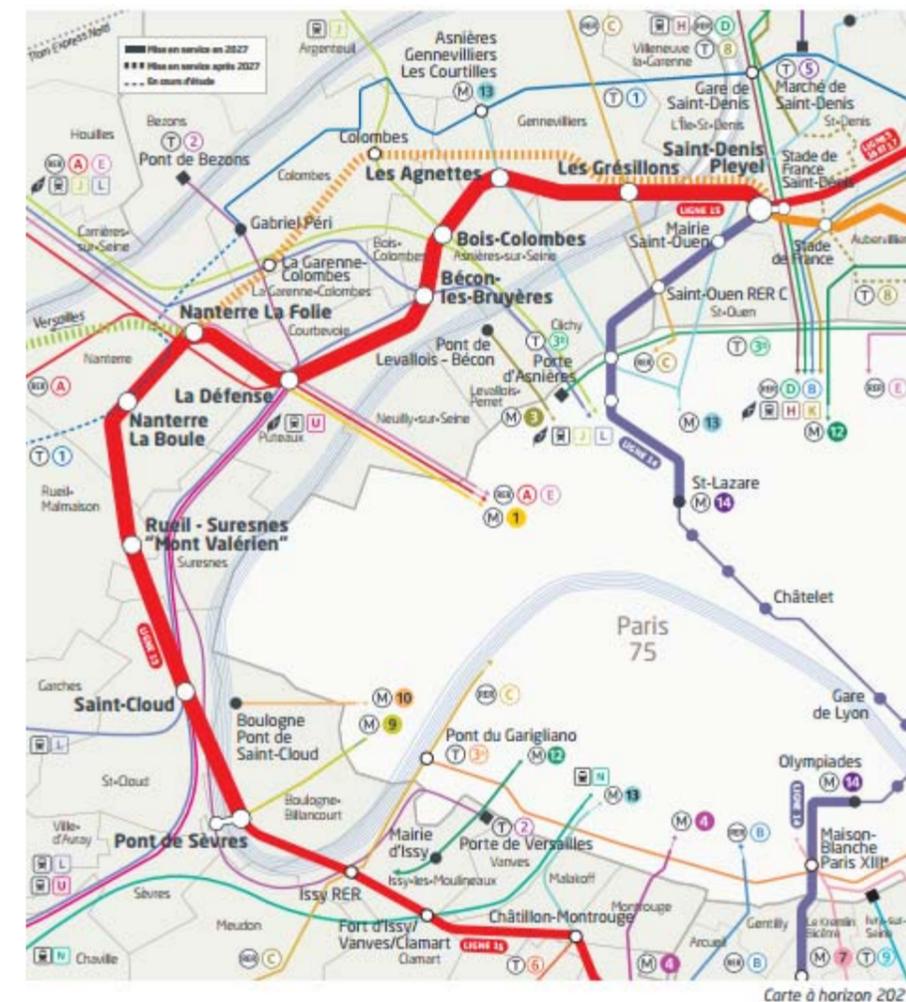
Le projet de la ligne 15 Ouest du Grand Paris Express sur le tronçon Pont de Sèvres <> Saint-Denis Pleyel a fait l'objet d'une concertation publique du 11 juin au 12 juillet 2014 organisée par la Société du Grand Paris, en amont de l'enquête publique.

D'une longueur de 20 kilomètres en souterrain et comportant 9 nouvelles gares, la ligne 15 Ouest reliera Pont de Sèvres à Saint-Denis Pleyel. Dès sa mise en service, elle ouvrira des correspondances avec les autres lignes du Grand Paris Express (Lignes 14, 16, 17) et des lignes de Transilien, RER, Métro ou Tramway. À terme, elle permettra de relier des pôles d'activité de première importance tels que la Défense et Saint-Denis Pleyel.

La mise en service de ce tronçon est prévue à l'horizon 2025 pour la partie située entre Pont de Sèvres et Nanterre La Folie, et 2027 pour la partie située entre Nanterre La Folie et Saint-Denis Pleyel.

Il est à noter que les décisions prises en conseil des ministres le 9 juillet 2014 visant à accélérer la réalisation de certains tronçons ne concernent pas la ligne 15 Ouest.

Comme précisé par le rapporteur de l'autorité environnementale, la date de commencement des travaux du prolongement de la ligne 15 du Grand Paris Express vers Nanterre n'est pas encore connue et donc les possibles interférences de ce chantier avec celui du présent projet sont difficilement évaluables. Toutefois, considérant le calendrier des travaux établi pour la ligne 15 Sud, il est à penser que les travaux préparatoires pourraient débuter en 2020 alors que la mise en service du carrefour de la Manufacture est prévue en 2021.



Tracé de la ligne 15 Ouest du Grand Paris Express (source : www.societedugrandparis.fr)

Aussi, dans la mesure où les travaux seraient concomitants, une concertation serait organisée en temps et en heure entre les maîtres d'ouvrage. Les impacts cumulés les plus importants concerneraient vraisemblablement le secteur du parking T2 situé en face de la Manufacture.

3.2.2 Complément au VIII-2. Analyse des effets du projet pendant la phase exploitation

3.2.2.1 Complément au VIII-2.9 Analyse des effets du projet sur l'organisation des déplacements et des infrastructures de transport

Circulation routière

L'Autorité Environnementale recommande d'indiquer le degré de précision des modèles utilisés pour les simulations de trafic et de fonctionnement de l'échangeur en exploitation. Elle recommande d'évaluer l'ampleur et les conséquences des perturbations ponctuelles qui impacteraient le carrefour RD 910/RD 7 à l'heure de pointe du soir.

La réponse apportée par le Maître d'ouvrage est la suivante :

- Concernant le degré de précision des modèles étudiés pour les simulations de trafic et le fonctionnement de l'échangeur en exploitation, la méthodologie relative à l'étude de trafic est détaillée au chapitre XII. « Présentation des méthodes utilisées pour établir l'état initial et description des difficultés éventuelles, de nature technique ou scientifique, rencontrées pour réaliser l'étude » (pages 368 à 371).

En complément est jointe en annexe du présent dossier (Pièce I) la modélisation statique pour l'étude d'impact de l'enquête publique de l'aménagement de l'échangeur de la Manufacture réalisée dans le cadre du projet par le bureau d'étude Egis. L'extrait du rapport ci-dessous explicite le choix du périmètre pour la mise en place du modèle actuel.

Mise en place du modèle actuel

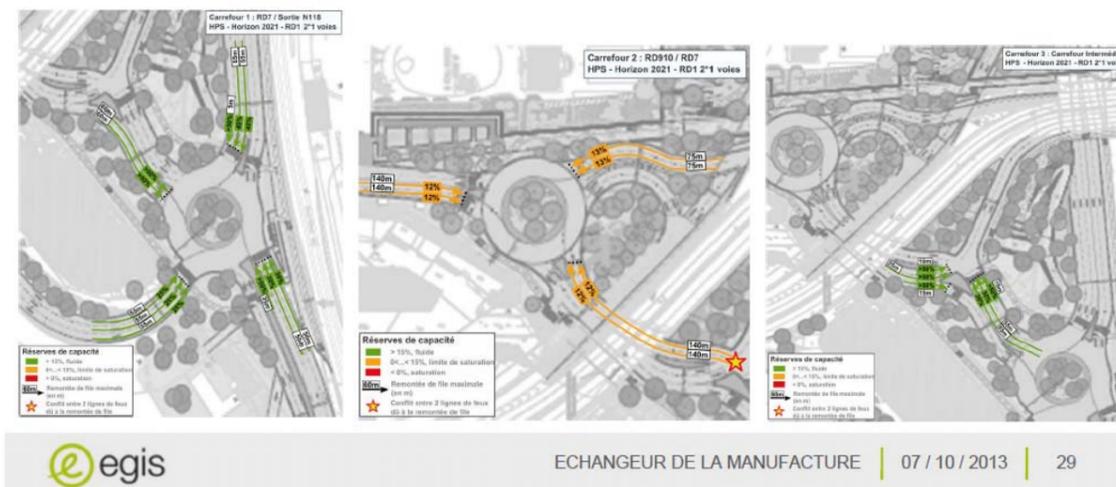
- Le cordon réalisé sur la base du modèle DREIA englobe l'ensemble du périmètre du département des Hauts de Seine
- L'affinage réseau a été effectué sur un périmètre d'1 km autour de l'Echangeur
- La matrice de la demande a été affinée sur le secteur de Sèvres selon les répartitions population – emploi pour permettre un meilleur calage du modèle.
- Les comptages utilisés pour le modèle sont représentés en orange sur la carte ci-contre. Un calage en origine et en destination a été réalisé au niveau des deux têtes du pont de Sèvres.



- Concernant le fonctionnement des carrefours, l'étude Egis précise dans l'analyse du fonctionnement futur avec projet les points suivants :

Analyse du fonctionnement futur – avec projet

- Le fonctionnement des carrefours est semblable pour les deux scénarii aux deux heures de pointe.
- Le fonctionnement général est relativement satisfaisant



Des perturbations ponctuelles sont principalement à attendre à l'Heure de Pointe du Soir (HPS) sur l'ensemble des axes entrants du giratoire RD 7/RD 910. A l'HPS, le carrefour atteint sa limite de capacité sans toutefois être saturé. Les remontées de file n'impacteront pas le carrefour RD 910/RD 406, ni le carrefour devant la Manufacture, en revanche, un point de conflit naîtra au niveau du carrefour à feux intermédiaire créé rue Troyon (RD 7).

Transports en commun

L'Autorité Environnementale recommande de préciser qui assurera la maintenance des ascenseurs du pont de Sèvres.

La réponse apportée par le Maître d'ouvrage est la suivante :

La ville de Sèvres assurera la maintenance des ascenseurs du pont de Sèvres.

- Circulations douces

- L'Autorité Environnementale recommande de préciser les améliorations apportées par le projet à l'accès au parc de Brimborion.

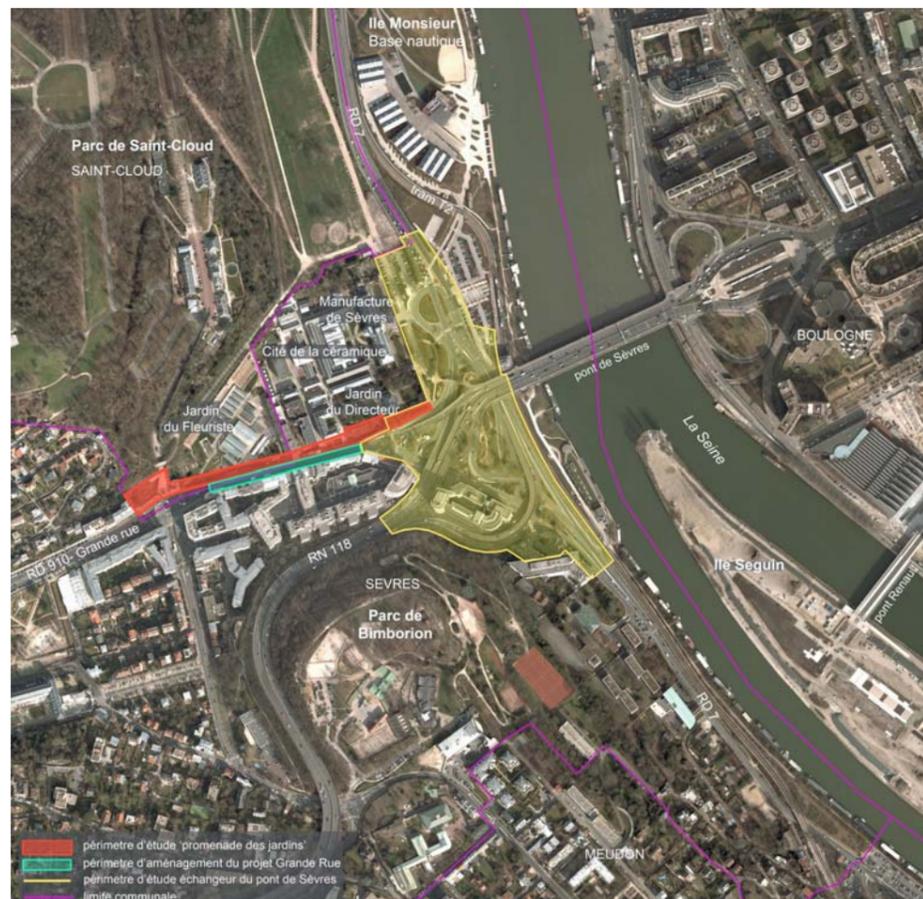
La réponse apportée par le Maître d'ouvrage est la suivante :

Les améliorations apportées par le projet à l'accès au parc Brimborion passeront par un jalonnement adapté et soigné.

- Sur le secteur de la Grande Rue, l'Autorité Environnementale recommande d'apporter lors de l'enquête publique les informations alors disponibles sur l'articulation du projet avec le traitement « Modes actifs » envisagé le long du parc de la Manufacture.

La réponse apportée par le Maître d'ouvrage est la suivante :

En parallèle du présent projet d'aménagement de l'échangeur de la Manufacture, le Maître d'ouvrage a engagé des réflexions concernant un aménagement cycles et piétons dans le jardin du Fleuriste et l'enceinte de la Cité de la Céramique en parallèle du réaménagement de la RD 910 à Sèvres (voir carte ci-après). Au moment du dépôt de l'étude d'impact du présent projet, les réflexions n'étaient pas assez abouties pour être évoquées. Aujourd'hui, le Maître d'ouvrage dispose d'éléments de calendrier et de principes d'aménagement.



L'étude paysagère et de programmation pour la définition du projet d'aménagement de la « Promenade des Jardins », document d'assistance à Maîtrise d'ouvrage, a été présentée à l'ensemble des partenaires (Cité de la Céramique, DRAC Ile-de-France, STAP92, Domaine National de Saint-Cloud, Ville de Sèvres) le 15 juillet 2014.

Le programme d'aménagement a pour vocation d'assurer une promenade unitaire sur l'ensemble des séquences traversées tout en préservant la singularité de chaque lieu :

- Le Jardin du directeur ;
- Le potager ;
- Le parvis Roux Spitz 2 (futur hôtel des Métiers d'art) et 1 (Collection de la Cité de la Céramique) ;
- Le jardin du fleuriste.

Ce projet a été pensé en cohérence avec le projet de réaménagement de l'échangeur de la Manufacture afin de créer à terme un réseau de liaisons piétonnes et cycles entre les deux rives de Seine, le centre-ville de Sèvres et les équipements.

Le planning prévisionnel de réalisation de l'étude est le suivant :

- Mi-2015 : attribution du marché de Maîtrise d'œuvre ;
 - Mi 2015 – mi 2016 : étude opérationnelle ;
 - Mi-2016 : Appel d'offre ;
 - 2017 : Commencement des travaux.
- Enfin, l'Autorité Environnementale conseille de procéder à une évaluation, aux échéances 2020 et 2030, des flux de circulations de piétons et cyclistes sur le site de l'échangeur de la Manufacture et notamment sur le pont de Sèvres, et de la compatibilité des aménagements projetés avec ces flux.

La réponse apportée par le Maître d'ouvrage est la suivante :

Le Maître d'ouvrage ne dispose pas d'évaluation quantitative des flux de piétons aux échéances 2020 et 2030. Toutefois, le projet, comme précisé page 195, a fait l'objet d'un ajustement à l'issue de la concertation préalable sur la question de l'intégration des « 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 ;
- 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.

3.2.2.2 Complément au VIII-2.1.4 Effets du projet sur les eaux souterraines et superficielles

L'Autorité Environnementale recommande de recueillir l'accord du service chargé de la police de l'eau sur la mutualisation des compensations permettant de préserver l'expansion de la crue.

La réponse apportée par le Maître d'ouvrage est la suivante :

Sur la question sensible de la gestion du risque de crue, le Maître d'ouvrage a rencontré les services de la Police de l'Eau (DRIEE) le 6 juin 2013 et les services de la DRIEA le 1^{er} août 2013 plus spécifiquement sur la question des remblais en zone rouge du PPRI. La DRIEA avait alors aiguillé le Maître d'Ouvrage sur différentes solutions pour les compensations des volumes de crue et notamment l'opportunité de mutualiser les compensations.

Les principales conclusions issues de cette concertation avec les services de la DRIEA sont retranscrites ci-après :

Le projet prévoit la création de remblais :

- Comblement d'un passage souterrain,
- Emmarchements et aménagements paysagers,

A la lecture du PPRI, le bilan des volumes de remblais / déblais doit au final être nul à excédentaire en déblai dans la zone du PPRI au regard des cotes de casiers. En effet, il est indiqué page 8 du règlement du PPRI : « 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 moins. 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) ».

Le Conseil Général va rechercher des pistes d'optimisation pour arriver à cet objectif. Pour ce faire il pourra être recherché d'accentuer le décaissement devant la manufacture ou encore voir la possibilité de mutualiser les bilans positifs sur le projet RD 7 faisant partie du même programme et sur la même commune. Les volumes seraient alors à justifier et dans une limite raisonnable par rapport à la situation du projet de manufacture.

Le comblement du passage souterrain y compris dans la zone rouge est autorisée sous condition des éléments apportés ci-dessus.

Une modélisation hydraulique devra être menée pour justifier de la non incidence / incidence limitée du projet sur les crues.

Pour l'étude d'impact, le bilan des volumes est attendu. La modélisation sera renvoyée au dossier Police de l'eau.

3.2.2.3 Complément au VIII-2. 4 Effets du projet sur le paysage

- L'Autorité Environnementale précise que « les travaux vont probablement nécessiter la suppression de l'ensemble des arbres et arbustes qui agrémentent actuellement l'échangeur. Sans être remarquables, certains arbres ont atteint un grand développement et leur abattage va marquer temporairement le paysage local ». Aussi, l'Autorité Environnementale recommande de préciser si une partie des arbres présents sur l'échangeur pourra être conservée.

La réponse apportée par le Maître d'ouvrage est la suivante :

Le projet demande des travaux de terrassement importants, l'ensemble du secteur d'étude est totalement remanié et remodelé ; aussi la préservation des arbres intéressants identifiés sur le secteur s'avère impossible. Toutefois, comme précisé page 270, le Maître d'ouvrage mettra un soin particulier au choix de la palette végétale en respectant les préconisations locales et privilégiera les espèces résistantes et faciles d'entretien.

- L'Autorité Environnementale recommande de préciser et d'illustrer le parti adopté en face de la Manufacture pour le traitement du franchissement de la RD 7 vers les berges de Seine (traitement de l'arrêt de bus et de l'entrée du parking de l'île Monsieur).

La réponse apportée par le Maître d'ouvrage est la suivante :

Dans le cadre de la Maîtrise d'Œuvre, le Maître d'Œuvre désigné devra sur le secteur de la Manufacture proposer un carrefour quadrillé par deux traversées piétonnes et rechercher une insertion plus urbaine du carrefour.

L'arrêt de bus est traité dans le cadre du réaménagement du parking (voir carte suivante présentant le projet de réaménagement du parking T2).

3.2.3 Complément au VIII-6. Modalités de suivi des mesures

- L'Autorité Environnementale note que « l'étude d'impact renvoie pour le suivi du chantier au « guide de bonne tenue de chantiers » applicable dans le département. Les conditions de mise à disposition du public de ce document ne sont pas précisées ».

La réponse apportée par le Maître d'ouvrage est la suivante :

Le guide de bonne tenue de chantier est disponible sur le site internet du Conseil général des Hauts-de-Seine : <http://aplis.hauts-de-seine.net/publications/divers/guideTenueChantier2014/>.

Il est aisément accessible dans la rubrique « cadre de vie ».

- L'Autorité environnementale recommande la mise en place d'un suivi des circulations automobiles, piétonnes et cyclistes, du bruit et de la pollution atmosphérique, à l'issue du chantier et durant les premières années d'exploitation, dont le bilan serait présenté à un comité de suivi et rendu public.

La réponse apportée par le Maître d'ouvrage est la suivante :

Dans le cadre des modalités de suivi des mesures mises en place pour éviter, réduire ou compenser les impacts négatifs du projet sur l'environnement, le Maître d'ouvrage s'engage à réaliser les bilans suivants :

- La réalisation de mesures acoustiques à la fin des travaux, 1 an et 3 ans après la mise en service ;
- Une analyse des trafics pour vérifier le fonctionnement des carrefours aux mêmes échéances ;
- Un suivi de la qualité des eaux en sortie des bassins de traitement 1 an, 3 ans et 5 ans après la mise en service avec transfert des résultats aux services de la Police de l'eau.

The screenshot shows the website interface for Hauts-de-Seine. The main navigation bar includes categories like 'VOTRE COLLECTIVITÉ', 'ÉDUCATION & JEUNESSE', 'SOLIDARITÉS', 'CADRE DE VIE', 'ECONOMIE & EMPLOI', 'SPORTS & LOISIRS', and 'CULTURE'. The 'CADRE DE VIE' section is active, displaying a grid of sub-topics: Logement, Patrimoine vert, Eau, Transports, Voirie, and Initiatives durables. A red circle highlights the 'Guide des chantiers' link under the 'Initiatives durables' section. The page also features a search bar, a 'Rechercher sur le site' button, and a 'Retour en haut' button.