

Aménagement de l'échangeur de la manufacture de Sèvres

Dossier d'enquête publique avant travaux

Pièce I
Annexes

- **ANNEXE 1** : Délibération du 13 décembre 2012 du Conseil Municipal de la ville de Sèvres approuvant les modalités de la Concertation Préalable
- **ANNEXE 2** : Délibération du 14 décembre 2012 de l'Assemblée Départementale des Hauts-de-Seine relative au lancement de la Concertation Préalable
- **ANNEXE 3** : Approbation du bilan de la Concertation Préalable par l'Assemblée départementale des Hauts-de-Seine le 21 juin 2013
- **ANNEXE 4** : Guide de bonne tenue de chantiers du Conseil général des Hauts-de-Seine
- **ANNEXE 5** : Modélisation statique pour l'étude d'impact de l'enquête publique de l'aménagement de l'échangeur de la Manufacture, EGIS (Octobre 2013)

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SEVRES



HAUTS-DE-SEINE

SEANCE DU 13 DECEMBRE 2012

L'an deux mille douze, le treize décembre à vingt heures trente

Le Conseil Municipal de la Ville de SEVRES, dûment convoqué par arrêté du vingt six novembre deux mille douze, s'est rassemblé au lieu ordinaire de ses séances, sous la présidence de Monsieur François KOSCIUSKO-MORIZET, Maire de Sèvres.

Le nombre des membres composant le Conseil est de 35, dont 31 présents à la séance,

PRESENTS :

M. KOSCIUSKO-MORIZET
M. BARRIER
M. FORTIN
Mme SARINELLI
M. de la RONCIERE
Mme DESTOUCHES
M. SIMONNET
Mme MAZARD
M. DETOLLE
Mme ROUX-FOUILLET
Mme BOMPAIRE

M. DUBY
M. PATRY
Mme MARQUET
Mme DUCRET
Mme LECONTÉ
Mme MACIFI.
M. MAURION
Mme FLAMANT
M. CHABOUD
M. TOURIN
Mme LETILLIER-

MARCHIVIE
M. BENYAHIA
Mme BOUQUET
Mme CYROT
M. BLANDIN
M. BLANCHARD
Mme ROSSI
M. GIAFFERI
M. DURDUX
Melle CANDELIER

Lesquels forment la majorité des membres en exercice du Conseil Municipal et peuvent valablement délibérer aux termes des articles L2121-17 et L2121-20 du code général des collectivités territoriales.

AVAIENT DONNE POUVOIR :

| | | |
|------------|---|---------------|
| M. MOREL | à | Mme SARINELLI |
| M. KEMKENG | à | M. BARRIER |
| M. TABIT | à | M. GIAFFERI |

ETAIT ABSENTE :

Mme BONIMOND

HÔTEL DE VILLE

54. GRANDE RUE

8976

72311 SEVRES CEDEX

TEL : 01 41 14 10 10

FAX : 01 57 67 47 58

En application de l'article L2121-15 du code général des collectivités territoriales, Monsieur Samir BENYAHIA a été désigné secrétaire de séance.

mailto:contact@ville-sevres.fr
www.ville-sevres.fr

Accusé de réception en préfecture
092-218200722-20121213-2012-088-DE
Date de télétransmission : 13/12/2012
Date de réception préfecture : 13/12/2012

.../ SÉANCE DU CONSEIL MUNICIPAL DU : 13 Décembre 2012

DÉLIBÉRATION : Voirie départementale - Aménagement de l'échangeur de la Manufacture - Avis sur les modalités de concertation préalable organisée par le Département des Hauts-de-Seine sur la commune de Sèvres.
N°2012/088

Le Conseil municipal,

Vu le code général des collectivités territoriales,

Vu le code de l'urbanisme, notamment ses articles L 300-2 II et R 300-1,

Vu les lettres du Président du Conseil général des Hauts de Seine en date du 6 mars et du 22 novembre 2012, relatives au projet d'aménagement de l'échangeur de la Manufacture,

DÉLIBÈRE :**ARTICLE UNIQUE**

Approuve les modalités de la concertation préalable relative à l'aménagement de l'échangeur de la Manufacture telles que définies par le Département des Hauts-de-Seine.

Ces modalités sont les suivantes :

- Réalisation d'une exposition publique installée dans une salle de l'ancienne gare du Pont de Sèvres, du 4 mars au 5 avril 2013,
- Tenue d'un registre permettant de consigner les avis ou remarques des administrés,
- Mise à disposition du public de dépliants d'information présentant l'opération
- Tenue d'une réunion publique durant la même période.



POUR EXTRAIT CONFORME,
Le Maire,

François KOSCIUSKO-MORIZET.

Accusé de réception en préfecture
092-218200722-20121213-2012-088-DE
Date de transmission : 13/12/2012
Date de réception préfecture : 13/12/2012

SÈVRES



HAUTS-DE-SEINE

SEANCE DU 13 DECEMBRE 2012

L'an deux mille douze, le treize décembre à vingt heures trente

Le Conseil Municipal de la Ville de SEVRES, dûment convoqué par arrêté du vingt six novembre deux mille douze, s'est assemblé au lieu ordinaire de ses séances, sous la présidence de Monsieur François KOSCIUSKO-MORIZET, Maire de Sèvres.

Le nombre des membres composant le Conseil est de 35, dont 31 présents à la séance,

PRESENTS :

M. KOSCIUSKO-MORIZET
M. BARRIER
M. FORTIN
Mme SARINELLI
M. de la RONCIERE
Mme DESTOUCHES
M. SIMONNET
Mme MAZARD
M. DETOLLE
Mme ROUX-FOUILLET
Mme BOMPAIRE

M. DUBY
M. PATRY
Mme MARQUET
Mme DUCRET
Mme LCONTE
Mme MACIEL
M. MAURION
Mme FLAMANT
M. CHABOUD
M. TOURIN
Mme LETELLIER-

MARCHIVIE
M. BENYAHIA
Mme BOUQUET
Mme CYROT
M. BLANDIN
M. BLANCHARD
Mme ROSSI
M. GIAFFERI
M. DURDUX
Melle CANDELIER

Lesquels forment la majorité des membres en exercice du Conseil Municipal et peuvent valablement délibérer aux termes des articles L2121-17 et L2121-20 du code général des collectivités territoriales.

AVAIENT DONNE POUVOIR :

| | | |
|------------|---|---------------|
| M. MOREL | à | Mme SARINELLI |
| M. KEMKENG | à | M. BARRIER |
| M. TABIT | à | M. GIAFFERI |

ETAIT ABSENTE :

Mme BONIMOND

En application de l'article L2121-15 du code général des collectivités territoriales, Monsieur Samir BENYAHIA a été désigné secrétaire de séance.

HÔTEL DE VILLE

54. GRANDE RUE

BP 76

92311 SÈVRES CEDEX

TÉL : 01 41 14 10 10

FAX : 01 57 67 47 58

mairie@ville-sevres.fr
www.ville-sevres.fr

Accusé de réception en préfecture
092-219200722-20121213-2012-088-DE
Date de télétransmission : 13/12/2012
Date de réception préfecture : 13/12/2012

.../ SÉANCE DU CONSEIL MUNICIPAL DU : 13 Décembre 2012

**DÉLIBÉRATION :
N°2012/088**

**Voirie départementale - Aménagement de l'échangeur de la
Manufacture - Avis sur les modalités de concertation préalable
organisée par le Département des Hauts-de-Seine sur la commune de
Sèvres.**

Le Conseil municipal,

Vu le code général des collectivités territoriales,

Vu le code de l'urbanisme, notamment ses articles L 300-2 II et R 300-1,

Vu les lettres du Président du Conseil général des Hauts de Seine en date du 6 mars et
du 22 novembre 2012, relatives au projet d'aménagement de l'échangeur de la Manufacture,

DÉLIBÈRE :

ARTICLE UNIQUE

Approuve les modalités de la concertation préalable relative à l'aménagement de l'échangeur
de la Manufacture telles que définies par le Département des Hauts-de-Seine.

Ces modalités sont les suivantes :

- Réalisation d'une exposition publique installée dans une salle de l'ancienne gare du
Pont de Sèvres, du 4 mars au 5 avril 2013,
- Tenue d'un registre permettant de consigner les avis ou remarques des administrés,
- Mise à disposition du public de dépliants d'information présentant l'opération
- Tenue d'une réunion publique durant la même période.



**POUR EXTRAIT CONFORME,
Le Maire,**

François KOSCIUSKO-MORIZET.

Accusé de réception en préfecture
092-219200722-20121213-2012-088-DE
Date de télétransmission : 13/12/2012
Date de réception préfecture : 13/12/2012

Secrétariat général de l'Assemblée départementale

Poste 54 198

Nanterre, le 21 DEC. 2012

AC/CD

NOTE A L'ATTENTION

DE

**M. LE DIRECTEUR GÉNÉRAL ADJOINT
PÔLE AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE**

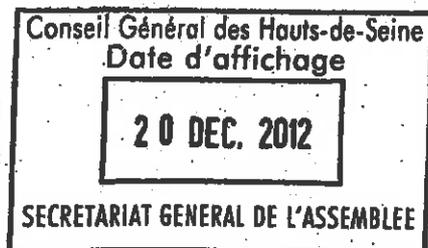
OBJET : Conseil général
Réunion publique du 14 décembre 2012

REF. : Rapport n° 12.171

Au cours de sa réunion publique du 14 décembre 2012, le Conseil général a été saisi d'un rapport intitulé :

« Routes Départementales 7 et 910 – Commune de Sèvres – Aménagement de l'échangeur de la manufacture – Lancement de la concertation préalable ».

Je vous prie de trouver, sous ce pli, pour exécution en ce qui vous concerne, le texte de la délibération intervenue à ce sujet.



Le Secrétaire général



Annie COURET

Copie transmise pour information à :

- M. le Directeur général adjoint – Département Finances.

RAPPORT N° 12.171

**ROUTES DEPARTEMENTALES 7 ET 910
COMMUNE DE SEVRES**

AMENAGEMENT DE L'ECHANGEUR DE LA MANUFACTURE

LANCEMENT DE LA CONCERTATION PREALABLE

**COMMISSION : TRANSPORTS, VOIRIE, CIRCULATION, ENVIRONNEMENT, QUALITE DE LA
VIE ET ASSAINISSEMENT**

DIRECTION GENERALE DES SERVICES – POLE AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

Direction : Voirie

DEPARTEMENT DES HAUTS-DE-SEINE

CONSEIL GENERAL

**ROUTES DEPARTEMENTALES 7 ET 910
COMMUNE DE SEVRES**

AMENAGEMENT DE L'ECHANGEUR DE LA MANUFACTURE

LANCEMENT DE LA CONCERTATION PREALABLE

RAPPORT N° 12.171

Mes chers Collègues,

Au croisement des Routes Départementales 7 et 910 et de la Route Nationale 118, l'échangeur de la Manufacture, situé sur la ville de Sèvres, constitue un nœud routier majeur.

A l'échelle départementale, sa position géographique constitue un lieu de desserte stratégique des Hauts-de-Seine. Il est un point de passage incontournable pour relier le centre ville de Sèvres et la ville de Boulogne-Billancourt. Cette zone s'inscrit dans un secteur riche en patrimoine culturel : Cité de la Manufacture, Domaine de Saint-Cloud, île de Monsieur, renouveau de l'île Seguin, parc de Brimborion, etc.

Le fonctionnement actuel de l'échangeur est complexe pour les primo-arrivants mais aussi pour les automobilistes avertis. Il présente des itinéraires peu lisibles, de nombreux ouvrages d'art (viaduc de sortie de la RN 118, passage souterrain sur la RD 7), des cheminements piétons peu ou pas accessibles aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR) et une absence de liaisons cyclables.

La vie locale génère des mouvements piétonniers assez denses. Le partage de la voirie avec les automobilistes entraîne de nombreux conflits avec les piétons. Ces dernières années, les accidents concernent particulièrement les usagers vulnérables, à savoir piétons, cyclistes et deux-roues motorisés.

La requalification du site s'inscrit dans l'engagement d'amélioration de la sécurité routière en direction des usagers les plus vulnérables et dans la mise en valeur du patrimoine architectural. Il s'agit de simplifier les itinéraires, de supprimer au maximum les ouvrages d'art, de partager au mieux l'espace entre les différents types d'usagers, de créer une réelle continuité piétonne et cycle entre les deux rives de la Seine et de mettre en valeur les sites classés de la zone. Ces aménagements s'inscrivent aussi dans la fluidification du trafic.

Au droit de la Cité de la Céramique, la RD 7 est repoussée vers la gare Musée de Sèvres du tramway T2 et laisse place à presque 7 000 m² d'espaces ainsi libérés. Un alignement d'arbres plantés dans la continuité historique de celui présent dans le Parc de Saint-Cloud délimite les voies circulées. Cette zone, accessible à tous les usagers depuis Boulogne-Billancourt et le centre ville de Sèvres, accueille un cheminement cyclable et une zone de stationnement pour les cars de touristes. L'accès au bas Parc de Saint-Cloud devient lisible et accessible.

L'entrée de ville de Sèvres est traitée en rond-point équipé de feux tricolores. Un accès direct à la RN 118 est créé, il remplace le retournement actuel devant la Cité de la Céramique. Cet aménagement permet de mieux orienter les automobilistes. Pour les modes doux, les trottoirs sont élargis et une piste bidirectionnelle en direction du Pont de Sèvres et de la gare du tramway T2 est créée.

La bretelle de sortie de la RN 118 débouche sur un rond-point également équipé de feux tricolores. Le viaduc et son cisaillement avec la RD 7 Sud ainsi que le passage souterrain sont supprimés. Ce nouvel aménagement s'articule dans la continuité des travaux réalisés sur Vallée Rive Gauche.

Des espaces piétons/cycles accessibles aux PMR sont créés au droit de la Cristallerie, aux abords du T2, sous l'ouvrage de la RN 118 et de part et d'autre du Pont de Sèvres.

Le mobilier urbain, la signalisation tricolore et l'éclairage public sont entièrement repris.

Les questions environnementales ont été intégrées dès la phase de conception du projet. Il s'agit notamment de prendre en compte le traitement des eaux pluviales par le biais de techniques alternatives.

Les études et travaux de cette opération sont estimés à 40 millions d'euros TTC (valeur 2012).

Afin de poursuivre la phase opérationnelle des études, une concertation préalable est obligatoire en vertu du Code de l'Urbanisme (articles L. 300-2 et R. 300-1) compte tenu des modifications apportées à la géométrie des voies. Cette concertation portera sur la présentation du fonctionnement actuel de l'échangeur, le projet de requalification et la procédure d'enquête publique.

Pour ce faire, une exposition dans la gare Musée de Sèvres du tramway T2, mise à disposition par la Commune, sera organisée durant au moins quatre semaines, un registre sera mis à la disposition du public sur le site afin de recueillir ses remarques et ses suggestions.

Cette exposition sera composée de huit panneaux :

- Panneau 1 : intitulé de l'opération,
- Panneau 2 : situation actuelle,
- Panneau 3 : présentation des principes du projet,
- Panneaux 4 à 7 : aménagements envisagés,
- Panneau 8 : calendrier prévisionnel du projet.

Des dépliants reprenant ces éléments seront déposés à l'attention du public sur le lieu d'exposition et dans certains lieux d'accueils municipaux.

L'ensemble de ces modalités doit faire l'objet d'une délibération de la commune de Sèvres (délibération municipale en date du 13 décembre 2012) approuvant les modalités de la concertation.

A l'issue de la phase de concertation, le Conseil général délibèrera dans le cadre du bilan de cette phase sur la solution d'aménagement à présenter à l'enquête publique.

Compte tenu des procédures d'enquête publique et de recours aux appels d'offres, les travaux d'aménagement ne pourraient être lancés qu'à compter de 2018.

En conclusion, je vous demande de bien vouloir :

- approuver l'objet de la concertation préalable, concernant l'aménagement de l'échangeur de la Manufacture.

Ce projet vise une amélioration de la sécurité en direction des usagers les plus vulnérables, de la lisibilité de l'échangeur et une

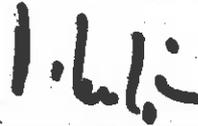
mise en valeur du patrimoine architectural tout en assurant la fluidité du trafic.

Sont prévus à cet effet dans le projet :

- la suppression des ouvrages d'art (viaduc et passage souterrain),
 - la création de deux ronds-points gérés par feux tricolores,
 - la création d'espaces sécurisés piétons/cycles accessibles aux PMR,
 - la création d'espaces libérés dont 7000 m² au droit de la Cité de la Céramique.
-
- approuver les modalités de la concertation préalable, telles que présentées ci-dessus,
 - m'autoriser à lancer la procédure de concertation préalable.

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.

Le Président du Conseil général



Patrick Devedjian

DEPARTEMENT DES HAUTS-DE-SEINE

CONSEIL GENERAL

**ROUTES DEPARTEMENTALES 7 ET 910
COMMUNE DE SEVRES**

AMENAGEMENT DE L'ECHANGEUR DE LA MANUFACTURE

LANCEMENT DE LA CONCERTATION PREALABLE

REUNION DU 14 DECEMBRE 2012

DELIBERATION

Le Conseil général,

Vu le Code Général des Collectivités territoriales, notamment son article L.3213-3,

Vu le Code de l'Urbanisme et notamment ses articles L. 300-2 et R. 300-1,

Vu la délibération du Conseil municipal de la Commune de Sèvres du 13 décembre 2012,

Vu le rapport de M. le Président du Conseil général n° 12.171,

Mme Nicole Gouéta, rapporteur au nom de la Commission des transports, de la voirie, de la circulation, de l'environnement, de la qualité de la vie et de l'assainissement, entendue,

DELIBERE

ARTICLE 1: Est approuvé l'objet de la concertation préalable concernant l'aménagement de l'échangeur de la Manufacture.

Ce projet vise une amélioration de la sécurité en direction des usagers les plus vulnérables, de la lisibilité de l'échangeur et une mise en valeur du patrimoine architectural tout en assurant la fluidité du trafic.

Sont prévus à cet effet dans le projet :

- la suppression des ouvrages d'art (viaduc et passage souterrain),
- la création de deux ronds-points gérés par feux tricolores,
- la création d'espaces sécurisés piétons/cycles accessibles aux PMR,
- la création d'espaces libérés dont 7000 m² au droit de la Cité de la Céramique.

Cette opération est soumise à concertation préalable, en vertu du Code de l'Urbanisme (articles L. 300-2 et R. 300-1) et des modifications apportées à la géométrie de l'échangeur de la Manufacture.

ARTICLE 2 : Sont approuvées les modalités de la concertation préalable en vue d'informer le public sur le projet.

Elles prévoient :

- Dans un local mis à disposition par la commune, une exposition présentant l'opération et composée des huit panneaux suivants :
 - Panneau 1 : intitulé de l'opération,
 - Panneau 2 : situation actuelle,
 - Panneau 3 : présentation des principes du projet,
 - Panneaux 4 à 7 : aménagements envisagés,
 - Panneau 8 : calendrier prévisionnel.
- La mise à disposition d'un registre sur le site de l'exposition permettant de recueillir les avis et les suggestions du public,
- La mise à disposition de dépliants d'information quant au projet.

La durée de la concertation préalable est d'au moins quatre semaines.

ARTICLE 3 : M. le Président du Conseil général est autorisé à lancer la procédure de concertation préalable.

Cette dernière sera organisée conformément aux modalités visées à l'article 2, lesquelles ont été approuvées par la Commune de Sèvres par délibération municipale en date du 13 décembre 2012.

Le Président du Conseil général

1.4.

Patrick Devedjian

"La présente délibération peut faire l'objet d'un recours devant le tribunal administratif de Cergy-Pontoise - 2-4, boulevard de l'Hautil, BP 3032 - 95027 Cergy-Pontoise cedex - dans un délai de deux mois à compter de sa publication et/ou notification."

Secrétariat général de l'Assemblée départementale

Poste 54 198

Nanterre, le

01 JUIL. 2013

AC/CD

NOTE A L'ATTENTION

DE

**M. LE DIRECTEUR GENERAL ADJOINT
PÔLE AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE**

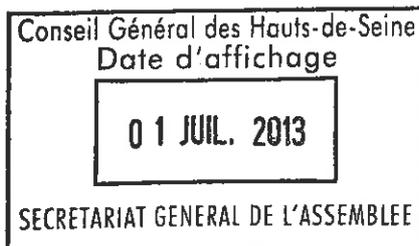
OBJET : Conseil général
Réunion publique du 21 juin 2013

REF. : Rapport n° 13.120

Au cours de sa réunion publique du 21 juin 2013, le Conseil général a été saisi d'un rapport intitulé :

« Routes Départementales 7 et 910 – Commune de Sèvres – Aménagement de l'échangeur de la manufacture – Approbation du bilan de la concertation préalable – Décision de lancement de la procédure d'enquête publique ».

Je vous prie de trouver, sous ce pli, pour exécution en ce qui vous concerne, le texte de la délibération intervenue à ce sujet.



Le Secrétaire général



Annie COURET

Copie transmise pour information à :

- M. le Directeur général adjoint par intérim – Pôle Finances.

RAPPORT N° 13.120

**ROUTES DEPARTEMENTALES 7 ET 910
COMMUNE DE SEVRES
AMENAGEMENT DE L'ECHANGEUR DE LA MANUFACTURE
APPROBATION DU BILAN DE LA CONCERTATION PREALABLE
DECISION DE LANCEMENT DE LA PROCEDURE
D'ENQUETE PUBLIQUE**

**COMMISSION : TRANSPORTS, VOIRIE, CIRCULATION, ENVIRONNEMENT, QUALITE DE LA
VIE ET ASSAINISSEMENT**

DIRECTION GENERALE DES SERVICES – PÔLE AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Direction : Voirie

DEPARTEMENT DES HAUTS-DE-SEINE

CONSEIL GENERAL

ROUTES DEPARTEMENTALES 7 ET 910 COMMUNE DE SEVRES AMENAGEMENT DE L'ECHANGEUR DE LA MANUFACTURE APPROBATION DU BILAN DE LA CONCERTATION PREALABLE DECISION DE LANCEMENT DE LA PROCEDURE D'ENQUETE PUBLIQUE

RAPPORT N° 13.120

Mes chers Collègues,

Situé sur la ville de Sèvres au croisement des Routes Départementales 7 et 910 et de la Route Nationale 118, l'échangeur de la Manufacture constitue un nœud routier majeur et un point de passage incontournable pour relier à pied et en deux roues le centre ville de Sèvres, le tramway T2 et la ville de Boulogne-Billancourt avec l'accès au métro et à la future gare du Nouveau Grand Paris Express. Cette zone s'inscrit dans un secteur riche en patrimoine culturel : Cité de la Céramique, Cristallerie, Domaine de Saint-Cloud, île de Monsieur, île Seguin, parc de Brimborion, etc.

Le contexte actuel

Le fonctionnement de l'échangeur est complexe. Il présente des itinéraires peu lisibles, de nombreux ouvrages d'art (viaduc de sortie de la RN 118, passage souterrain sur la RD 7), des cheminements piétons peu ou pas accessibles aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR) et une absence de liaisons cyclables.

La vie locale et l'accès aux transports en commun génèrent des mouvements piétonniers denses. Le partage de la voirie avec les automobilistes entraîne de nombreux conflits avec les piétons. Ces dernières années, les accidents concernent particulièrement les usagers vulnérables, à savoir piétons, cyclistes et deux-roues motorisés.

La requalification du site s'inscrit dans l'engagement d'amélioration de la sécurité routière en direction des usagers les plus vulnérables et dans la mise en valeur du patrimoine architectural. Il s'agit de simplifier les itinéraires, de réduire l'importance des ouvrages d'art, de partager au mieux l'espace entre les différents types d'usagers, de créer une réelle continuité piétonne et cyclable entre les deux rives de la Seine et de mettre en valeur les sites classés de ce secteur. Ces aménagements doivent permettre le maintien de la fluidité du trafic et notamment celle du débouché de la RN 118.

Le projet proposé

Au droit de la Cité de la Céramique, la RD 7 est repoussée vers la gare Musée de Sèvres du tramway T2 et laisse place à 6 800 m² d'espaces ainsi libérés. Un alignement d'arbres plantés dans la continuité historique de celui présent dans le Parc de Saint-Cloud délimite les voies circulées. Cette zone, accessible à tous les usagers depuis Boulogne-Billancourt et le centre ville de Sèvres, accueille un cheminement cyclable et une zone de stationnement pour les cars de touristes. L'accès au bas du Parc de Saint-Cloud devient lisible et accessible.

L'entrée de ville de Sèvres est traitée en rond-point équipé de feux tricolores. Un accès direct à la RN 118 est créé, il remplace le retournement actuel devant la Cité de la Céramique. Cet aménagement permet de mieux orienter les automobilistes. Pour les modes doux, les trottoirs sont élargis et une piste bidirectionnelle en direction du Pont de Sèvres et de la gare du tramway T2 est créée.

La bretelle de sortie de la RN 118 débouche sur un rond-point également équipé de feux tricolores. Le viaduc et son cisaillement avec la RD 7 Sud ainsi que le passage souterrain sont supprimés. Ce nouvel aménagement s'articule dans la continuité des travaux réalisés sur Vallée Rive Gauche.

Des espaces piétons/cycles accessibles aux PMR sont créés au droit de la Cristallerie, aux abords du T2, sous l'ouvrage de la RN 118 et de part et d'autre du Pont de Sèvres.

Le mobilier urbain, la signalisation tricolore et l'éclairage public sont entièrement rénovés.

Les questions environnementales ont été intégrées dès la phase de conception du projet. Il s'agit notamment de prendre en compte le traitement des eaux pluviales par le biais de techniques alternatives.

Les travaux de cette opération sont estimés à 40 millions d'euros TTC (valeur 2012).

Une large concertation des partenaires publics et privés a été menée courant 2012. Ainsi, l'Etat, la Région Ile-de-France, les villes de Sèvres, Boulogne-Billancourt, Meudon, Saint-Cloud, GPSO, le STIF, la RATP, Kéolis, le Domaine de Saint-Cloud, la Cité de la Céramique, le Ministère de la Culture et l'Architecte des Bâtiments de France ont été consultés sur le projet présenté en concertation.

La concertation préalable

Le 14 décembre 2012, le Conseil général a autorisé le lancement d'une concertation préalable concernant cet aménagement.

La concertation s'est déroulée du 4 mars au 5 avril 2013 afin d'informer le plus largement le public sur ce projet d'aménagement et de recueillir l'avis de tous les usagers :

- exposition de 8 panneaux ;
- registre présent et disponible sur le lieu d'exposition, à la gare du T2 « Musée de Sèvres » à Sèvres ;
- mise à disposition de dépliants dès le début de la concertation sur le lieu de l'exposition et dans d'autres lieux publics de Sèvres.

La commune de Sèvres a approuvé les modalités de la concertation par délibération du 13 décembre 2012.

En complément de ce dispositif, le Conseil général a souhaité favoriser la compréhension du projet et l'expression du public à l'aide de différents outils de communication :

- une maquette physique (environ 2,50 m x 1,50 m) et une maquette virtuelle 3D présentes sur le lieu d'exposition ;
- l'organisation d'une réunion publique le 26 mars 2013 dans la salle de la base nautique de l'Île de Monsieur à Sèvres ;
- la tenue de permanences par les services départementaux sur le lieu d'exposition (6, 13, 20, 27 mars et 4 avril 2013) et en Mairie de Sèvres (13 et 23 mars 2013) ;
- la distribution d'un questionnaire sous forme de Carte T a été organisée les 19 et 21 février sur le lieu du projet.

Les participations écrites ou orales ont principalement porté sur l'intermodalité, la suppression du parking devant la Manufacture, les liaisons douces entre les deux rives et les interactions entre les différents projets du secteur.

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

En conséquence, je vous propose de clore la phase de concertation préalable relative au projet d'aménagement de l'échangeur de la Manufacture en approuvant le bilan constitué en pièce jointe.

Les contributions inscrites au registre abordent en majorité les thèmes suivants :

- ***Les transports en commun***

- **La position des arrêts de bus « Musée de Sèvres »**

Le projet prévoit une amélioration des deux arrêts de bus « Musée de Sèvres » dont les aménagements ont été étudiés et validés avec les services du STIF et de la RATP :

- un agrandissement de celui placé en sortie du pont dans le sens Boulogne-Sèvres,

→ une suppression de la voie bus central en faveur d'un positionnement en pleine voie et d'une amélioration de confort pour l'usager dans le sens Sèvres-Boulogne.

19 personnes souhaiteraient un autre positionnement de ces arrêts bus 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. L'ancienne gare est propriété de la ville de Sèvres.

- La matérialisation d'un site propre bus sur la RN 118

Hormis la bretelle de sortie de la RN 118, cet axe n'est pas impacté par le projet de refonte de l'échangeur.

2 avis portent sur l'aménagement d'un site propre de transports en commun dans le sens Paris-Provence.

Cet axe classé dans le réseau national n'est pas de la compétence du Département. Aucune étude ne sera menée dans le cadre du présent projet. Toutefois, le Département relaiera cette observation aux services compétents de l'Etat.

- La suppression de la voie bus en bas de la RD 910

Le projet prévoit la suppression du couloir bus sur la RD 910 à l'arrivée sur l'échangeur. Cette proposition a été validée par les services de la RATP, exploitant des lignes de bus circulant sur la RD 910. L'aménagement proposé raccourcit les temps de traversées piétons et garantit une meilleure sécurité pour les piétons qui circuleront sur un trottoir plus large (2 m à 2,50 m contre 1,25 m aujourd'hui). Cette voie, consommatrice d'espace, ne bénéficie d'aucune priorité aux feux et n'est pas suffisamment longue pour améliorer la vitesse commerciale des bus en heures de pointe. Elle sert essentiellement pour la dépose et la prise de voyageurs mais la largeur du trottoir est insuffisante pour accueillir le flux voyageur et l'abri bus.

2 personnes s'interrogent sur la suppression de cette voie bus.

Vu la position de la RATP et l'amélioration qui en découle pour la sécurité des piétons, le Conseil général maintient cette proposition d'aménagement pour la phase d'enquête publique.

- La création d'un téléphérique

1 personne demande la création d'un téléphérique entre le pont de Sèvres et Vélizy.

La mise en place d'un téléphérique ne répond pas aux objectifs du projet ni au périmètre d'aménagement de l'échangeur de la Manufacture. Aucune étude ne sera menée dans le cadre du présent projet.

- Prolongement de la ligne 9

1 personne demande le prolongement de la ligne 9 en direction de la ville de Sèvres.

La proposition de prolongement de la ligne 9 n'entre pas dans les objectifs fixés du projet. Aucune étude ne sera menée dans le cadre du présent projet.

- **Le stationnement**

- La création de places de dépose-minute

Aucune place de dépose-minute n'est actuellement matérialisée. Les automobilistes stationnent sur le parvis devant la Cité de la Céramique. Le projet présenté prévoit la création de 3 places de dépose-minute le long de la RD 7 dans le sens Sud-Nord. Le futur parvis ne prévoit pas d'accueillir ce type d'usage.

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

Au même titre que les études sur l'amélioration des échanges entre les bus et le T2, 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.

- La suppression du parking devant la Manufacture

Le projet soumis à concertation prévoit la suppression du parking devant la Manufacture au profit de la mise en valeur de la Cité de la Céramique et de l'accès au bas parc de Saint-Cloud par un vaste espace libéré et paysager.

La soixantaine de places supprimées seront recrées lors du réaménagement du parking du T2, après libération de l'emprise chantier liée à la réalisation du Grand Paris Express située en partie sur le parking du T2.

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

A terme, la capacité du parking du T2 sera supérieure d'une vingtaine de places à celle du parking tramway actuel et du parking au droit de la Manufacture. Bien que le réaménagement du parking du T2 ne soit pas un projet pilote par le Conseil général, il sera intégré au mieux au projet de l'échangeur pour faciliter la compréhension des usagers.

- Le stationnement vélo et deux roues motorisés

Le parking actuel dispose de places réservées pour les deux roues, mais elles sont insuffisantes.

2 personnes demandent à ce qu'il y ait plus de places pour deux roues dans le parking du 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 Grand Paris Seine Ouest (GPSO), maître d'ouvrage du réaménagement du parking du T2.

1 personne demande que les emplacements de stationnement pour deux roues soient augmentés et 1 personne s'interroge sur la possibilité d'obtenir une station Vélib'.

Des emplacements sécurisés seront implantés dans le parking du T2 lors de son réaménagement. La ville de Sèvres ne faisant à ce jour pas partie du périmètre de déploiement des vélos Vélib', la mise en place d'une station Vélib' n'est pas réalisable.

- **Les piétons**

- Traversée du pont de Sèvres

Le projet d'aménagement de l'échangeur de la Manufacture prévoit la mise en place d'une piste cyclable unidirectionnelle sur le trottoir Nord du pont et la liaison avec la piste bidirectionnelle (existante) sur le trottoir Sud.

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

Dans la première phase du réseau Grand Paris Express, la ligne 15 sera terminus à Pont de Sèvres avant de poursuivre dans un deuxième temps son tracé jusqu'à la Défense. Cette situation provisoire ne fera qu'augmenter les flux piétons sur le pont. 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 du pont.

- Prolongement des liaisons douces vers le centre ville de Sèvres

Le projet de la Manufacture améliore considérablement les conditions de circulation des modes doux et des personnes à mobilité réduite sur l'ensemble de l'échangeur.

8 avis évoquent la continuité de ces circulations vers le centre ville de Sèvres via les abords de la RD 910.

L'emprise de la RD 910 étant limitée, la seule possibilité de créer un espace piéton et cyclable confortable est d'ouvrir au public une partie des jardins du potager et du fleuriste. Ces terrains appartiennent aujourd'hui à deux entités du Ministère de la Culture : l'établissement public de la Cité de la Céramique et le Centre des Monuments Nationaux. Des discussions sont en cours entre le Conseil général, la ville de Sèvres et le Ministère pour avancer au mieux sur ce dossier.

- Accès au pont de Sèvres

De nouvelles possibilités d'accès au pont de Sèvres seront offertes aux piétons : une passerelle accessible aux PMR, un ascenseur côté Nord, un escalier et un aménagement d'emmarchements et de rampes côté Sud.

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

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 cyclistes entre les 2 rives. Le Conseil général n'étudiera donc pas de souterrain pour relier le secteur du pont à la Cité de la Céramique.

- **Les aménagements cyclables**

Les itinéraires cyclables sont quasi inexistant sur l'échangeur actuel. Le projet prévoit des liaisons Nord-Sud et Est-Ouest qui relient les principaux sites d'intérêts du secteur (Cité de la Céramique, Domaine de Saint-Cloud, locaux d'activités de la Cristallerie, centre ville de Sèvres, Parc de l'île de Monsieur, pôle métro ligne 9, gare du tramway T2). Il a été pensé et validé avec les services compétents de la Région Ile-de-France.

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

Au cours de la préparation du dossier d'enquête publique, le Conseil général rencontrera les associations de cyclistes du secteur pour une concertation approfondie sur ce sujet.

- **Les aménagements paysagers**

L'aspect paysager de ce projet a fait l'objet d'une étude spécifique.

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 et 1 personne souhaite une gestion particulière des eaux pluviales.

L'intégration paysagère est un des objectifs majeurs du projet. L'avis du futur exploitant est 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 du nombre d'arbres sur le parvis de la Cité de la Céramique sera étudiée durant les étapes suivantes du projet.

- **La phase travaux**

- Les interactions avec le chantier du Grand Paris Express

La Société du Grand Paris ainsi que le Syndicat des Transports d'Ile-de-France ont participé aux différentes étapes d'élaboration du projet d'aménagement. Les travaux du Grand Paris Express devraient débuter début 2015 pour la mise en place du tunnelier et courant 2016 pour la construction de la gare côté Boulogne.

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

Le dossier d'étude d'impact mentionnera le phasage envisagé pour les travaux de l'échangeur. Les études opérationnelles préciseront les interactions entre les deux chantiers. Les travaux d'aménagement de l'échangeur devraient avoir lieu après les travaux de gros œuvre de la ligne 15.

- Les délais de réalisation

Compte tenu des procédures de concertation, d'enquête publique et du Code des Marchés Publics, les travaux préparatoires pourraient débuter au plus tôt en 2017. Les travaux de voirie suivraient au plus tôt en 2018.

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

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

Le Conseil général examinera plus finement le planning pour la phase d'enquête publique.

- **Le coût**

L'opération présentée est estimée à 40 millions d'euros.

13 personnes estiment ce coût de réalisation trop important.

Compte tenu de la situation actuelle et de la mutation de ce secteur, le Conseil général désire améliorer ce nœud d'échanges. Les questions environnementales sur le secteur du projet sont également à prendre en compte dans le montant de l'opération. Le dossier d'enquête publique fera état de ces questions.

En outre, les travaux se dérouleront dans des conditions délicates, sous circulation et nécessiteront beaucoup de précaution pour la sécurité des usagers comme du personnel des entreprises œuvrant sur le site. Les prochaines étapes du projet permettront toutefois d'affiner la première estimation du projet.

Je vous propose également de lancer la procédure d'enquête publique reprenant les principes suivants :

- 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 ;
- élargissement des trottoirs pour la sécurité et le confort des piétons ;
- création de nouvelles traversées piétonnes sécurisées ;
- création de pistes cyclables ;
- mise en place d'un ascenseur pour accéder du pont de Sèvres aux quais du tramway T2 ;
- aménagement de vastes espaces paysagers ;
- mise aux normes des arrêts bus.

Les avis recueillis lors de cette concertation seront pris en considération dans une reprise d'étude avant le lancement de la phase d'enquête publique.

Les différentes commissions (sites classés, monuments historiques) feront également l'objet de saisines officielles.

Pour votre information, le planning prévisionnel de l'opération est le suivant :

- Été 2013 : élaboration du dossier d'étude d'impact et adaptations techniques du projet ;
- Automne 2013 : saisine de l'autorité environnementale ;
- Fin 2013 - début 2014 : préparation du dossier d'enquête publique ;
- Septembre 2014 (selon les retours de l'autorité environnementale) : enquête publique ;
- Fin 2014 : désignation d'un maître d'œuvre ;
- 2015 : déclaration de projet ;
- 2015 à 2017 : études opérationnelles et appel d'offres travaux ;
- 2017 : travaux concessionnaires ;
- A partir 2018 : travaux de voirie.

Pour rappel, une AP (autorisation de programme) études de 1,6 M€ permet à ce jour de couvrir les phases d'études, d'enquêtes publiques et de marché de maîtrise d'œuvre de la phase Avant-Projet jusqu'aux Dossiers de Consultation des Entreprises. A la suite de l'Avant-Projet et de la consolidation du coût prévisionnel des travaux, l'AP études sera réévaluée pour couvrir le marché de maîtrise d'œuvre dans son intégralité y compris en phase travaux. L'AP travaux sera, quant à elle, demandée courant 2016 pour un début de chantier à partir de 2018.

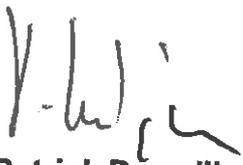
Les dépenses correspondantes à l'AP d'études seront imputées sur les crédits figurant à l'article 90621 nature comptable 2031 du budget départemental (code GA 1998P554O53).

En conclusion, je vous demande de bien vouloir :

- approuver le présent bilan de la concertation préalable joint en annexe,
- m'autoriser à poursuivre les études,
- m'autoriser à lancer la procédure d'enquête publique.

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.

Le Président du Conseil général



Patrick Devedjian

DÉPARTEMENT DES HAUTS-DE-SEINE

CONSEIL GENERAL

**ROUTES DEPARTEMENTALES 7 ET 910
COMMUNE DE SEVRES
AMENAGEMENT DE L'ECHANGEUR DE LA MANUFACTURE
APPROBATION DU BILAN DE LA CONCERTATION PREALABLE
DECISION DE LANCEMENT DE LA PROCEDURE
D'ENQUETE PUBLIQUE**

REUNION DU 21 JUIN 2013

DELIBERATION

Le Conseil général,

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu le Code de l'Urbanisme et notamment ses articles L.300-2 et R.300-1,

Vu le Code de l'Environnement, notamment ses articles L. 123-1 et suivants, L.123-4 et suivants sur l'enquête publique,

Vu la délibération du Conseil général en date du 14 décembre 2012, relative à l'approbation de l'objet de la concertation préalable,

Vu le rapport ci-annexé à la présente délibération et dressant le bilan de la concertation,

Vu le rapport de M. le Président du Conseil général n° 13.120,

Mme Nicole Gouéta, rapporteur, au nom de la Commission des transports, de la voirie, de la circulation, de l'environnement, de la qualité de la vie et de l'assainissement, entendue,

DELIBERE

ARTICLE 1 : Est approuvé le bilan de la concertation préalable concernant l'aménagement de l'échangeur de la Manufacture ci-annexé.

ARTICLE 2 : Sont approuvés les principes de l'aménagement :

- 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 ;
- élargissement des trottoirs pour la sécurité et le confort des piétons ;
- création de nouvelles traversées piétonnes sécurisées ;
- création de pistes cyclables ;
- mise en place d'un ascenseur pour accéder du pont de Sèvres aux quais du tramway T2 ;
- aménagement de vastes espaces paysagers ;
- mise aux normes des arrêts bus.

ARTICLE 3 : M. le Président du Conseil général est autorisé à lancer la procédure d'enquête publique avant travaux au titre des articles L.123-1 et suivants et R.123-1 et suivants du Code de l'Environnement. Le déroulement de l'enquête est précisé par les articles L.123-4 et suivants et par les articles R.123-6 et suivants du Code de l'Environnement.

ARTICLE 4 : Les dépenses correspondantes à l'AP d'études seront imputées sur les crédits figurant à l'article 90621 nature comptable 2031 du budget départemental (code opération grand Angle 1998P554O153).

Le Président du Conseil général



Patrick Devedjian

"La présente délibération peut faire l'objet d'un recours devant le tribunal administratif de Cergy-Pontoise – 2-4, boulevard de l'Hautil, BP 3032 - 95027 Cergy-Pontoise – de deux mois à compter de sa publication et/ou notification."

092-229200306-20130621-13-120-DE
Date de télétransmission : 28/06/2013
Date de réception préfecture : 28/06/2013

**ROUTES DEPARTEMENTALES 7 et 910
COMMUNE DE SEVRES
AMENAGEMENT DE L'ECHANGEUR DE LA MANUFACTURE
BILAN DE LA CONCERTATION PREALABLE**

Sommaire

- 1 - Modalités de la concertation
- 2 - Mise en œuvre de la concertation
- 3 - Bilan de la concertation
- 4 - Conclusion

1 - Modalités de la concertation

Par délibération du 14 décembre 2012, le Conseil général approuve le lancement de la concertation préalable concernant l'aménagement de l'échangeur de la Manufacture.

Ce projet vise l'amélioration des déplacements et de la sécurité routière de tous les usagers et en particulier des plus vulnérables ainsi que la mise en valeur du patrimoine architectural du secteur.

Sont prévus notamment à cet effet :

- la suppression du viaduc de sortie de la RN 118 et la création d'une nouvelle bretelle de sortie ;
- la suppression du passage souterrain sur la RD 7 ;
- la suppression du giratoire devant la Cité de la Céramique ;
- la création de deux giratoires à feux pour favoriser la lisibilité des échanges ;
- la mise en accessibilité de tous les itinéraires piétons ;
- l'élargissement des trottoirs pour la sécurité et le confort des piétons ;
- la création de nouvelles traversées piétonnes sécurisées ;
- la création de pistes cyclables ;
- la mise en place d'un ascenseur pour accéder du pont de Sèvres aux quais du tramway T2 ;
- l'aménagement de vastes espaces paysagers ;
- la mise aux normes des arrêts bus.

Accusé de réception en préfecture
092-229200506-20130621-13-120-DE
Date de télétransmission : 28/06/2013
Date de réception préfecture : 28/06/2013

Dans son article 2, les modalités suivantes sont approuvées :

- une exposition du projet sur 8 panneaux ;
- la mise à disposition d'un registre permettant de recueillir les avis et les suggestions du public ;
- la mise à disposition de dépliants d'information quant au projet ;
- une durée d'au moins 4 semaines pour la concertation préalable.

Le Conseil Municipal de Sèvres a approuvé par délibération du 13 décembre 2012 les modalités de la concertation préalable.

2 - Mise en œuvre de la concertation

La concertation préalable a respecté les modalités décrites dans la délibération du Conseil général du 14 décembre 2012 avec une durée de concertation de cinq semaines :

- date de la concertation : du 4 mars 2013 au 5 avril 2013 ;
- exposition de 8 panneaux ;
- registre présent et disponible sur le lieu d'exposition, à la gare du T2 « Musée de Sèvres » à Sèvres ;
- mise à disposition de dépliants dès le début de la concertation sur le lieu de l'exposition et dans d'autres lieux publics de Sèvres.

A ces 8 panneaux initialement prévus, se sont ajoutées une maquette physique (environ 2,50 m x 1,50 m) et une maquette virtuelle 3D présentes sur le lieu d'exposition.

En outre, une réunion publique a été organisée le 26 mars 2013 dans la salle de la base nautique de l'Île de Monsieur à Sèvres. Elle a réuni 47 personnes.

Les services départementaux ont également tenu 5 permanences sur le lieu d'exposition (6, 13, 20, 27 mars et 4 avril 2013) et 2 permanences en Mairie de Sèvres (13 et 23 mars 2013).

Deux distributions d'un questionnaire sous forme de Carte T ont été organisées les 19 et 21 février 2013 sur le site concerné par ce projet.

L'information du public de la concertation préalable a été assurée par :

- une publicité sur le site internet du Conseil général et de la commune de Sèvres ;
- une publicité dans les revues communales de Sèvres, n°159 et 160 des mois de février et mars 2013 ;
- un article de presse paru dans la revue spécialisée « Le moniteur » paru le 22 mars 2013 ;
- des articles de presse parus dans le quotidien « Le Parisien » le 29 décembre 2012 et les 3, 26 et 28 mars 2013 ;
- un article sur le site internet du journal de Boulogne, le « e-bb.info » le 27 mars 2013.

Accusé de réception en préfecture
092-229200506-20130621-13-120-DE
Date de télétransmission : 28/06/2013
Date de réception préfecture : 28/06/2013

Un point presse a été organisé sur le lieu de l'exposition le 26 mars à 19h30 en présence des services départementaux, de M. Jean-Loup Metton, Vice-président en charge des transports, de la circulation, de la voirie, des voies navigables et des circulations douces et de M. François Kosciusko-Morizet, maire de Sèvres.

3 - Bilan de la concertation

Les différentes formes de contributions et les thèmes abordés lors de la concertation :

3.1 - L'exposition

Située à la gare du T2 « Musée de Sèvres » à Sèvres, elle a accueilli au total 1254 visiteurs sur la période de concertation.

3.2 - Les cartes T

437 cartes T ont été retournées au Département. Quelques chiffres clés représentatifs de l'appréciation des usagers sont indiqués ci-dessous :

Avis sur la situation actuelle :

- Près de 40% des automobilistes disent avoir hésité ou s'être trompés dans leur choix d'itinéraire dans l'échangeur.
- 54% des piétons ou cyclistes estiment que leurs conditions actuelles de déplacements dans l'échangeur sont mauvaises et 72% sont favorables à une augmentation de l'espace réservé aux modes doux.

Avis sur le projet d'aménagement :

- 73,5% des personnes estiment que le projet proposé améliore la lisibilité dans l'échangeur et 72% estiment que le nouveau partage de la voirie est équitable entre tous les usagers (véhicule/cycliste/piéton).
- 42,5% des personnes jugent que la continuité des circulations douces est bonne, 37% n'émettent pas d'avis sur la question et 20,5% estiment qu'elle est insuffisante.
- 60% des personnes voient le site de la Manufacture valorisé par ce projet.
- 74% des personnes estiment que la transformation de l'échangeur « auto-routier » en échangeur « urbain » est réussie.

Les retours de ces questionnaires montrent que les objectifs du projet sont appréciés des usagers et qu'ils répondent à leurs préoccupations actuelles.

3.3 - La réunion publique

La réunion publique du 26 mars 2013 a réuni 47 personnes et a duré une heure et quarante cinq minutes. Environ 12 interventions ont eu lieu durant la soirée. Les principaux thèmes abordés sont : la circulation routière, les circulations douces entre les deux rives du pont de Sèvres, les transports en commun, le stationnement, l'aménagement paysager du site et le déroulement des travaux.

Les interventions du public ont porté sur les thèmes suivants :

- les satisfactions sur le projet ;
- l'accessibilité du parc nautique pour les remorques de bateau ;
- les nuisances liées à la circulation : pollution, bruit ; les liaisons piétonnes métro 9 - tramway T2 ;
- les pistes cyclables sur le pont de Sèvres et sur la RD7 ;
- le positionnement des arrêts bus « Musée de Sèvres » ;
- la sortie des parkings privés sur l'échangeur ;
- le fonctionnement de la sortie du parking T2 ;
- les études prospectives de trafic avec l'arrivée du Grand Paris Express.

La retranscription intégrale de la réunion publique est disponible en consultation auprès du Pôle Aménagement du Territoire du Conseil général des Hauts-de-Seine.

Les différentes interventions recourent les remarques inscrites sur le registre de concertation, et des réponses seront apportées lors de l'enquête publique.

3.4 - Le registre

146 avis ont été exprimés sur le registre mis à disposition sur le lieu d'exposition : 67 avis positifs, 21 avis négatifs et 58 sans avis particulier. L'ensemble des avis recueillis sur les registres et lors de la réunion publique est disponible en consultation auprès du Pôle Aménagement du Territoire du Conseil général des Hauts-de-Seine.

Les contributions inscrites au registre abordent en majorité les thèmes suivants :

- ***Les transports en commun***

- **La position des arrêts de bus « Musée de Sèvres »**

Le projet prévoit une amélioration des deux arrêts de bus « Musée de Sèvres » dont les aménagements ont été étudiés et validés avec les services du STIF et de la RATP :

- un agrandissement de celui placé en sortie du pont dans le sens Boulogne-Sèvres
- une suppression de la voie bus central en faveur d'un positionnement en pleine voie et d'une amélioration de confort pour l'usager dans le sens Sèvres-Boulogne.

| |
|---|
| Accusé de réception en préfecture 092-229200506-20130621-13-120-DE Date de télétransmission : 28/06/2013 Date de réception préfecture : 28/06/2013 |
|---|

19 personnes souhaiteraient un autre positionnement de ces arrêts bus 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. L'ancienne gare est propriété de la ville de Sèvres.

- La matérialisation d'un site propre bus sur la RN 118

Hormis la bretelle de sortie de la RN 118, cet axe n'est pas impacté par le projet de refonte de l'échangeur.

2 avis portent sur l'aménagement d'un site propre de transports en commun dans le sens Paris-Provence.

Cet axe classé dans le réseau national n'est pas de la compétence du Département. Aucune étude ne sera menée dans le cadre du présent projet. Toutefois, le Département relaiera cette observation aux services compétents de l'Etat.

- La suppression de la voie bus en bas de la RD 910

Le projet prévoit la suppression du couloir bus sur la RD 910 à l'arrivée sur l'échangeur. Cette proposition a été validée par les services de la RATP, exploitant des lignes de bus circulant sur la RD 910. L'aménagement proposé raccourcit les temps de traversées piétons et garantit une meilleure sécurité pour les piétons qui circuleront sur un trottoir plus large (2 m à 2,50 m contre 1,25 m aujourd'hui). Cette voie, consommatrice d'espace, ne bénéficie d'aucune priorité aux feux et n'est pas suffisamment longue pour améliorer la vitesse commerciale des bus en heures de pointe. Elle sert essentiellement pour la dépose et la prise de voyageurs mais la largeur du trottoir est insuffisante pour accueillir le flux voyageur et l'abri bus.

2 personnes s'interrogent sur la suppression de cette voie bus.

Compte tenu de l'amélioration qui en découle pour la sécurité des piétons et de l'accord de la RATP sur ces dispositions, le Conseil général maintient cette proposition d'aménagement pour la phase d'enquête publique.

- La création d'un téléphérique

1 personne demande la création d'un téléphérique entre le pont de Sèvres et Vélizy.

La mise en place d'un téléphérique ne répond pas aux objectifs du projet ni au périmètre d'aménagement de l'échangeur de la Manufacture. Aucune étude à ce propos ne sera menée dans le cadre du présent projet.

- Prolongement de la ligne 9

1 personne demande le prolongement de la ligne 9 en direction de la ville de Sèvres.

La proposition de prolongement de la ligne 9 n'entre pas dans les objectifs fixés du projet. Aucune étude à ce propos ne sera menée dans le cadre du présent projet.

• **Le stationnement**

- **La création de places de dépose-minute**

Aucune place de dépose-minute n'est actuellement matérialisée. Les automobilistes stationnent sur le parvis devant la Cité de la Céramique. Le projet présenté prévoit la création de 3 places de dépose-minute le long de la RD 7 dans le sens Sud-Nord. Le futur parvis ne prévoit pas d'accueillir ce type d'usage.

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

Au même titre que les études sur l'amélioration des échanges entre les bus et le T2, 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.

- **La suppression du parking devant la Manufacture**

Le projet soumis à concertation prévoit la suppression du parking devant la Manufacture au profit de la mise en valeur de la Cité de la Céramique et de l'accès au bas parc de Saint-Cloud par un vaste espace libéré et paysager.

La soixantaine de places supprimées seront recréées lors du réaménagement du parking du T2, après libération de l'emprise chantier liée à la réalisation du Grand Paris Express située en partie sur le parking du T2.

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

A terme, la capacité du parking du T2 sera supérieure d'une vingtaine de places à celle du parking tramway actuel et du parking au droit de la Manufacture. Bien que le réaménagement du parking du T2 ne soit pas un projet pilote par le Conseil général, il sera intégré au mieux au projet de l'échangeur pour faciliter la compréhension des usagers.

- **Le stationnement vélo et deux roues motorisés**

Le parking actuel dispose de places réservées pour les deux roues, mais elles sont insuffisantes.

2 personnes demandent à ce qu'il y ait plus de places pour deux roues dans le parking du 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 Grand Paris Seine Ouest (GPSO), maître d'ouvrage du réaménagement du parking du T2.

1 personne demande que les emplacements de stationnement pour deux roues soient augmentés et 1 personne s'interroge sur la possibilité d'obtenir une station Vélib'.

Des emplacements sécurisés seront implantés dans le parking du T2 lors de son réaménagement. La ville de Sèvres ne faisant à ce jour pas partie du périmètre de déploiement des vélos Vélib', la mise en place d'une station Vélib' n'est pas envisagée.

Accusé de réception en préfecture
092-229200506-20130621-13-120-DE
Date de télétransmission : 28/06/2013
Date de réception préfecture : 28/06/2013

• **Les piétons**

- **Traversée du pont de Sèvres**

Le projet d'aménagement de l'échangeur de la Manufacture prévoit la mise en place d'une piste cyclable unidirectionnelle sur le trottoir Nord du pont et la liaison avec la piste bidirectionnelle (existante) sur le trottoir Sud.

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

Dans la première phase du réseau Grand Paris Express, la ligne 15 sera terminus à Pont de Sèvres avant de poursuivre dans un deuxième temps son tracé jusqu'à la Défense. Cette situation provisoire ne fera qu'augmenter les flux piétons sur le pont. 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 du pont.

- **Prolongement des liaisons douces vers le centre ville de Sèvres**

Le projet de la Manufacture améliore considérablement les conditions de circulation des modes doux et des personnes à mobilité réduite sur l'ensemble de l'échangeur.

8 avis évoquent la continuité de ces circulations vers le centre ville de Sèvres via les abords de la RD 910.

L'emprise de la RD 910 étant limitée, la seule possibilité de créer un espace piéton et cyclable confortable est d'ouvrir au public une partie des jardins du potager et du fleuriste. Ces terrains appartiennent aujourd'hui à deux entités du Ministère de la Culture : l'établissement public de la Cité de la Céramique et le Centre des Monuments Nationaux. Des discussions sont en cours entre le Conseil général, la ville de Sèvres et le Ministère pour avancer au mieux sur ce dossier.

- **Accès au pont de Sèvres**

De nouvelles possibilités d'accès au pont de Sèvres seront offertes aux piétons : une passerelle accessible aux PMR, un ascenseur côté Nord, un escalier et un aménagement d'embranchements et de rampes côté Sud.

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

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 cyclistes entre les 2 rives. Le Conseil général n'étudiera donc pas de souterrain pour relier le secteur du pont à la Cité de la Céramique.

• **Les aménagements cyclables**

Les itinéraires cyclables sont quasi inexistants sur l'échangeur actuel. Le projet prévoit des liaisons Nord-Sud et Est-Ouest qui relient les principaux sites d'intérêts du secteur (Cité de la Céramique, Domaine de Saint-Cloud, locaux d'activités de la Cristallerie, centre ville de Sèvres, Parc de l'île de Monsieur, pôle métro ligne 9, gare du tramway T2). Il a été pensé et validé avec les services compétents de la Région Île de France

Accusé de réception en préfecture
072 226209516 28/06/2013
Date de télétransmission : 28/06/2013
Date de réception préfecture : 28/06/2013

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

Au cours de la préparation du dossier d'enquête publique, le Conseil général rencontrera les associations de cyclistes du secteur pour une concertation approfondie sur ce sujet.

- **Les aménagements paysagers**

L'aspect paysager de ce projet a fait l'objet d'une étude spécifique.

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 et 1 personne souhaite une gestion particulière des eaux pluviales.

L'intégration paysagère est un des objectifs majeurs du projet. L'avis du futur exploitant est 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 du nombre d'arbres sur le parvis de la Cité de la Céramique sera étudiée en lien avec le Ministère de la Culture durant les étapes suivantes du projet.

- **La phase travaux**

- **Les interactions avec le chantier du Grand Paris Express**

La Société du Grand Paris ainsi que le Syndicat des Transports d'Ile-de-France ont participé aux différentes étapes d'élaboration du projet d'aménagement. Les travaux du Grand Paris Express devraient débuter début 2015 pour la mise en place du tunnelier et courant 2016 pour la construction de la gare côté Boulogne.

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

Le dossier d'étude d'impact mentionnera le phasage envisagé pour les travaux de l'échangeur. Les études opérationnelles préciseront les interactions entre les deux chantiers. Les travaux d'aménagement de l'échangeur devraient avoir lieu après les travaux de gros œuvre de la ligne 15.

- **Les délais de réalisation**

Compte tenu des procédures de concertation, d'enquête publique et du Code des Marchés Publics, les travaux préparatoires pourraient débuter au plus tôt en 2017. Les travaux de voirie suivraient au plus tôt en 2018.

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

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

Le Conseil général examinera plus finement le planning pour la phase d'enquête publique, ainsi que les mesures destinées à minimiser les impacts du chantier.

- **Le coût**

L'opération présentée est estimée à 40 millions d'euros.

13 personnes estiment ce coût de réalisation trop important.

Compte tenu de la situation actuelle et de la mutation de ce secteur, le Conseil général désire améliorer les fonctionnalités de ce nœud d'échanges. Les questions paysagères et environnementales sur le secteur du projet sont également à prendre en compte. Le dossier d'enquête publique fera état de ces questions. En outre, les travaux se dérouleront sous circulation et nécessiteront des précautions pour la sécurité des usagers comme du personnel des entreprises œuvrant sur le site. Les prochaines étapes du projet permettront d'affiner la première estimation du projet.

4 - Conclusion

Les modalités de la concertation préalable appliquées au projet d'aménagement de l'échangeur de la Manufacture sont conformes à la délibération de lancement du 14 décembre 2012.

Le Conseil général a allongé la période de concertation d'une semaine. Une réunion publique ainsi que cinq permanences sur le lieu d'exposition et deux en Mairie de Sèvres ont été organisées. En plus de ces permanences, les services départementaux ont rencontré une association de cyclistes.

La concertation préalable menée par le Conseil général a été constructive. Le public a révélé un grand intérêt au projet d'aménagement.

Ces avis ont été pris en compte et leur faisabilité technique sera étudiée en préparation de l'enquête publique.

La concertation préalable peut donc être considérée comme terminée.

Les services du Conseil général poursuivront les concertations, notamment avec la commune, GPSO, le STIF, la RATP, les services et établissements publics concernés de l'Etat et les associations de cyclistes, durant la mise au point du dossier d'enquête publique.



Guide de bonne tenue de chantiers

Les Hauts-de-Seine, un département en mouvement



hauts-de-seine
CONSEIL GÉNÉRAL

www.hauts-de-seine.net



Article 1 : Objet du guide

1.1. Le Département des Hauts-de-Seine est maître d'ouvrage de nombreux travaux sur le territoire départemental pour entretenir et développer ses infrastructures :

- de voirie ;
- de réseaux de transport ;
- de réseau d'assainissement ;
- d'espaces publics, de parcs et de jardins.

1.2. Le Département s'engage à limiter les nuisances des chantiers pour les riverains et les usagers, en coordination étroite avec les communes concernées. Le présent guide précise les obligations et le rôle de chacun dans cette démarche.

1.3. Le guide peut être adapté de façon particulière par un dialogue en amont, lors de la conception de l'opération avec les services municipaux ou communautaires concernés, pour tenir compte des objectifs particuliers de la commune ou de l'intercommunalité et de la situation spécifique de l'opération.

1.4. Le présent guide de bonne tenue des chantiers s'impose aux entreprises de travaux et aux maîtres d'œuvre (entreprises chargées de la conception et/ou de la conduite des travaux) des travaux commandés par le Département.

Les concessionnaires (entreprises gestionnaires de réseaux) qui interviennent sur le domaine public départemental sont invités à signer un document spécifique sur la même base.

Article 2 : Engagements

2.1. Le Département des Hauts-de-Seine s'engage à :

- examiner, en amont de la passation des marchés, avec les services municipaux ou communautaires, les adaptations nécessaires des prescriptions de tenue des chantiers ; inclure les prescriptions du présent guide, éventuellement adaptées au contexte, dans ses marchés de maîtrise d'œuvre (conception et conduite des travaux) ;
- faire appliquer ces prescriptions aux entreprises retenues pour concevoir et réaliser les travaux ;
- contrôler le respect des engagements du guide par des visites fréquentes sur le terrain ;
- évaluer les intervenants pendant et à la fin des travaux sur l'objectif de bonne tenue des chantiers, en prenant en considération les observations des services municipaux et communautaires.

2.2. Afin de faire appliquer ces prescriptions aux entreprises retenues pour concevoir et réaliser les travaux, un responsable de la bonne tenue de chantier est désigné à chaque niveau d'intervention du chantier :

- maîtrise d'ouvrage, commanditaire principal des travaux ;
- maîtrise d'œuvre, chargée de la conception et/ou de la conduite des travaux ;
- entreprises de travaux, chargées de leur réalisation.

2.3. Au niveau de la maîtrise d'ouvrage, ce responsable est destinataire des demandes, observations et réclamations des riverains et usagers relatives au déroulement du chantier.

Ces demandes, observations et réclamations sont traitées avec l'aide du maître d'œuvre, et de la (des) entreprise(s) de travaux pour leur domaine respectif d'action (cf. paragraphe 3.10).

2.4. Au niveau de la maîtrise d'œuvre, le responsable de la bonne tenue de chantier est garant des engagements pris lors de la signature du marché et en assure le contrôle.

2.5. Au niveau des entreprises, le responsable de la bonne tenue de chantier est garant des engagements du guide pris lors de la signature du marché et sensibilise activement tous les intervenants sur le chantier.

2.6. Dans le cadre de travaux complexes, à plusieurs lots, la coordination est assurée par l'entreprise titulaire du lot principal.

2.7. Les entreprises de travaux et les maîtres d'œuvre intervenant sur les projets et les chantiers doivent s'engager à sensibiliser leur personnel au présent guide, comme à la prévention des pollutions et à la gestion des déchets.

Ils doivent également s'engager à former leur personnel pour mettre en œuvre les dispositions prévues du présent guide et les instructions spécifiques qui seront définies pour chaque opération.

Article 3 : Information et communication

3.1. Lors des phases de conception, les services du Département proposent aux communes d'organiser toute réunion utile de concertation avec les riverains.

3.2. Lors de la préparation du chantier, les services du Département proposent au maire de la commune concernée de contribuer à la tenue d'une réunion d'information de riverains, si nécessaire.

3.3. Les riverains et les usagers sont informés par des panneaux implantés près de l'emprise du chantier.

Ces panneaux indiquent clairement l'objet du chantier, sa durée, l'identité des intervenants ainsi qu'un courriel et un téléphone de contact à utiliser pour les demandes de renseignement ou les réclamations. Ils sont facilement lisibles par les différents types d'usagers - automobilistes, piétons... - et conformes à la charte graphique du Département. Pour certaines opérations, le dispositif de communication prévoit des panneaux avec une charte spécifique.

3.4. L'ensemble des informations sur les chantiers les plus importants du Département est mis à la disposition du public sur le portail : www.hauts-de-seine.net/, rubrique Cadre de vie, sur lequel ce document mis à jour et la documentation relative à la tenue de chantier sont disponibles.

3.5. La visibilité des intervenants du chantier par affichage de logo, et de tout autre dispositif visuel, est prioritairement assurée au profit du maître d'ouvrage.

3.6. Les marques d'identification des entreprises de travaux et de maîtrise d'œuvre sont soumises à l'accord du Département ; ces marques sont acceptées sous réserve de ne pas nuire à l'identification du Département.

3.7. Pour les chantiers de longue durée ou présentant des nuisances spécifiques, des documents d'information reprenant les mêmes informations sont distribués dans les boîtes aux lettres des riverains et des commerçants.

3.8. Ces documents comparent notamment l'aspect de l'aménagement, avant et après réalisation, et rappellent le cas échéant, les réunions publiques de concertation tenues, et les mesures prises afin de réduire les nuisances du chantier pour les riverains et l'impact environnemental.

3.9. Pour tout aléa de chantier important telles que des prolongations de délais ou modifications de desserte, des informations complémentaires sont diffusées dans les mêmes conditions.

3.10. Le Département s'engage à répondre dans les meilleurs délais aux demandes, observations et réclamations des riverains et des usagers relatives au déroulement de chantier.

Le responsable de la bonne tenue de chantier de l'entreprise, transmet au Département toute demande qui lui aura été adressée directement par les riverains ou les usagers. Le maître d'œuvre en est également destinataire dans les mêmes délais. Chaque intervenant est directement mis à contribution pour les points qui sont de sa responsabilité.

3.11. Le délai de réponse est adapté à l'urgence de la question posée ainsi qu'au rythme du chantier, mais n'excède pas 10 jours ouvrés.

3.12. Ces informations et observations des riverains sont particulièrement utiles pour permettre aux services du Département d'améliorer en permanence la qualité de leurs chantiers. Elles sont donc sollicitées et encouragées dans les documents diffusés. Les réponses sont assorties de remerciements et font référence aux présents engagements.

Article 4 : Préparation et installation du chantier

4.1. Le phasage des travaux est élaboré avec tous les acteurs du chantier, en lien avec les communes concernées, afin de limiter l'impact sur les riverains et les usagers.

Un dossier d'exploitation de chantier est rédigé afin de préciser les plans de circulation pendant les différentes phases de travaux pour les transports en commun, les véhicules, les cyclistes en cas de présence de continuité(s) cyclable(s) et les piétons. Une attention particulière est apportée aux itinéraires des personnes les plus vulnérables.

4.2. Les différentes zones du chantier sont définies lors de la préparation du chantier.

Les zones d'installations fixes de chantier (locaux techniques, installations sanitaires et d'hygiène), les zones de livraison et de stockage du matériel et des matériaux ainsi que les aires de tri et de stockage des déchets sont prévues avant le démarrage des travaux. Le stationnement des véhicules du personnel est réduit et optimisé afin de limiter la gêne dans les rues voisines.

4.3. Le chantier est délimité par l'entreprise dès le démarrage des travaux par des dispositifs propres et en bon état.

Ils sont suffisamment résistants aux intempéries, régulièrement entretenus et remplacés aussi souvent que nécessaire.

4.4. Les barrières de délimitation du chantier sont de couleur unique et uniforme tout le long de l'emprise. Le logo du Département y sera apposé.

4.5. L'emprise du chantier est réduite au strict nécessaire et adaptée au fur et à mesure de l'avancement des travaux.

Article 5 : Accès et circulation

5.1. Durant le chantier, les accès des riverains aux propriétés et les accès des usagers aux locaux d'activités et aux commerces sont assurés dans les meilleures conditions de sécurité possibles.

Dans le cas où il est nécessaire d'interdire des accès, la durée de cette phase est réduite au strict minimum.

5.2. La circulation et les traversées des piétons sont maintenues par un cheminement aménagé d'une largeur la plus confortable possible.

5.3. Les besoins spécifiques des commerçants sont analysés. Les solutions retenues pour minimiser l'impact des travaux sur leur activité figurent dans le dossier d'exploitation sous chantier, si les travaux en requièrent un.

5.4. Les horaires et les prescriptions spécifiés dans les arrêtés de circulation sont strictement respectés pour éviter la gêne des riverains et ne pas nuire à la fluidité de la circulation aux heures de pointe. Le maître d'œuvre en assure le contrôle.

5.5. Le phasage des travaux permet, autant que faire se peut, de maintenir la circulation sur tous les axes routiers.

La signalisation du chantier et des éventuelles déviations est facilement lisible et compréhensible par les usagers, en toute conformité à la réglementation et aux arrêtés de circulation.

5.6. Une optimisation du stationnement est recherchée.

Elle vise à le maintenir le plus possible durant toute la durée des travaux.

5.7. Une attention particulière est apportée aux transports en commun et aux livraisons.

Article 6 : Propreté du chantier

6.1. La propreté du chantier est assurée pendant toute la durée des travaux.

À cette fin, les actions suivantes sont entreprises et adaptées suivant les nuisances spécifiques de chaque chantier :

- nettoyage régulier des installations de chantier, des accès et des zones de passage ;
- entretien et nettoyage réguliers du matériel de chantier, des dispositifs de délimitation du chantier et des panneaux d'information ;
- limitation des salissures à proximité du site, en aménageant une aire de nettoyage des roues de camions avant la sortie du chantier ou en recourant à tout autre dispositif efficace ;
- propreté des voiries internes et aux abords du chantier surveillée et assurée pendant toute la durée des travaux ;
- suppression régulière des affichages et des graffitis intempestifs ;
- évacuation fréquente des gravats et déchets du chantier, tout en cherchant un équilibre afin de réduire les nuisances dues à ces acheminements.

6.2. Les vêtements de travail du personnel sur le chantier sont maintenus en bon état. Les personnels sont clairement identifiables.

6.3. Le responsable de bonne tenue de chantier de l'entreprise accorde une attention particulière à la propreté du chantier et au bon état des dispositifs de délimitation du chantier à la fin de chaque journée et de chaque semaine de travail.

6.4. Dès la fin du chantier, la signalisation temporaire de chantier, les panneaux d'information, les matériaux, gravats et déchets sont enlevés.

Les entreprises effectuent un nettoyage de l'ensemble du site et des abords.

Article 7 : Limitation des nuisances causées aux riverains

7.0. Quel que soit leur type, les mesures prises pour limiter les nuisances et l'ampleur des nuisances inévitables du chantier sont expliquées aux riverains dans les documents diffusés.

7.1. Limitation des nuisances sonores et des vibrations

7.1.1. Le chantier est organisé et équipé de manière à réduire le plus possible les bruits susceptibles de troubler la tranquillité des riverains. Les engins et matériels utilisés sur le chantier sont conformes à la réglementation en vigueur.

7.1.2. Les solutions techniques permettant la réduction des pollutions sonores sont privilégiées.

7.1.3. Les travaux effectués de nuit sont limités au strict nécessaire.

7.1.4. Des contrôles des niveaux de bruit peuvent être imposés aux entreprises en cours de chantier.

7.1.5. Le stationnement de camions et de véhicules moteur allumé est interdit, sauf pour une raison de sécurité.

7.1.6. Si des risques d'émissions de vibrations mécaniques dans le sol sont identifiés, des mesures préventives doivent être mises en œuvre par le maître d'œuvre et l'entreprise chargée des travaux.

7.2. Limitation des émissions de poussières

7.2.1. Le matériel produisant de la poussière est muni de dispositifs limitant sa diffusion.

7.2.2. Une humidification régulière du sol en période sèche est assurée afin d'éviter la production de poussières.

7.2.3. Les bennes à déchets légers sont équipées de bâches de façon à éviter l'envol de poussières et de déchets.

7.2.4. Le brûlage des déchets sur site est interdit.

7.3. Limitation des pollutions olfactives

7.3.1. L'usage et le stockage des produits odorants sont contrôlés.

Article 8 : Protection de l'environnement

8.0. Quel que soit leur type, les mesures prises pour limiter les impacts des chantiers sur l'environnement sont expliquées dans les documents diffusés.

8.1. Réduction et valorisation des déchets

8.1.1. Une attention particulière est portée à la minimisation du volume de déchets et aux possibilités de recycler et de réutiliser les déchets. La production de déchets toxiques est réduite au minimum par le choix de techniques et de matériaux adéquats.

8.1.2. Pour tous les chantiers, le tri des déchets (gravats, bois, métaux, plastiques, etc.) sur site doit être privilégié. La solution d'un stockage temporaire des déchets en mélange sur le chantier, avant transport dans un centre de regroupement et de tri, devra être justifiée par les entreprises.

8.1.3. Les déchets issus du chantier sont évacués avec une fréquence suffisante, en cherchant à réduire les nuisances dues à ces acheminements.

8.2. Protection du patrimoine naturel

8.2.1. Les intervenants s'engagent à préserver les plantations existantes et à mettre en place des protections adaptées aux racines, aux troncs et aux branches des arbres.

8.2.2. Aucun produit n'est déversé au pied des arbres.

8.2.3. Le Département prend toutes les mesures nécessaires afin que les impacts des travaux sur les espèces végétales et animales du site soient minimisés, proportionnellement à leur rareté et leur sensibilité. Il prend également toutes les mesures nécessaires pour empêcher le développement et la dissémination des espèces invasives animales et végétales.

8.3. Protection des sols et de la ressource en eau

8.3.1. Des bacs de rétention sont mis en place pour récupérer les eaux de lavage des outils et des bennes à béton. Le Département fait prendre sur le chantier les mesures nécessaires à la protection de la ressource en eau et aux milieux humides.

8.3.2. Les prélèvements et rejets dans le milieu ou dans les réseaux sont strictement réglementés et font l'objet de contrôle de la part du Département.

8.3.3. Le stockage de produits dangereux pour l'environnement ou la santé humaine doit être limité au strict minimum et réalisé sur une capacité de rétention égale au volume des produits stockés et protégée des intempéries.

8.4. Efficacité énergétique et réduction des émissions de gaz à effet de serre

8.4.1. Les intervenants cherchent à maîtriser les consommations énergétiques, notamment en privilégiant les matériaux et les matériels de chantier peu énergivores et peu émissifs.

8.4.2. Les acheminements de matériaux, matériels et déchets par des moyens autres que la route sont privilégiés. C'est notamment le cas pour les aménagements d'espaces publics en bord de Seine, pour lesquels l'usage de la voie d'eau est favorisé.



hauts-de-seine
CONSEIL GÉNÉRAL

www.hauts-de-seine.net

2-16, bd Soufflot - 92015 Nanterre Cedex - tél. : 01 47 29 30 31 - fax : 01 47 29 34 34

Manuel de Bonne Tenue de Chantier

Cahier GES : Gestion du manuel de bonne tenue de chantier
Version 1



Direction Générale des Services

Réf. : MBTC - GES - v1

Objet du document :

Le manuel de bonne tenue de chantier a pour but de rassembler sur le chantier dans un même document :

- d'une part les enregistrements nécessaires pour s'assurer du respect des exigences réglementaires et autres exigences relatives à l'environnement y compris le traitement des demandes et réclamations ;
- d'autre part les évaluations réalisées par la maîtrise d'œuvre.

Chaque aspect est abordé tout d'abord selon son contexte législatif et réglementaire ou selon les obligations à respecter puis fait l'objet d'un rappel des obligations majeures qui en découlent.

Le terme « entreprise » désigne dans ce document l'entreprise ou groupement d'entreprises titulaire du marché ou le prestataire chargé de réaliser une commande.

Outre les prescriptions fixées par le guide de bonne tenue des chantiers, des prescriptions particulières figurent dans les cahiers spécifiques pour chaque domaine. En fonction de la nature des travaux et de l'environnement du site, le maître d'ouvrage choisira parmi ces cahiers ceux qui s'imposent à chaque opération :

| Cahier | Objet |
|--------|---|
| AIR | pollution de l'air, émission de gaz à effet de serre |
| EAU | prélèvements d'eau et rejets temporaires, pollution du sol |
| ENV | aspect du chantier, stockages hydrocarbures, produits dangereux |
| DÉC | prescriptions relatives à la gestion des déchets |
| SON | prévention des nuisances sonores et vibrations |

Sensibilisation du personnel de l'entreprise à l'environnement

L'entreprise devra fournir au maître d'ouvrage les attestations de sensibilisation de son personnel et de ses éventuels sous-traitants à l'environnement.

Le Conseil général fournira à l'entreprise :

- La politique et les objectifs du Système de Management Intégré en matière d'environnement, de qualité et de sécurité ;
- La liste des aspects environnementaux significatifs et les impacts réels ou potentiels correspondants associés à l'opération, et aux effets bénéfiques de l'amélioration de leur performance individuelle.

L'entreprise devra communiquer ces documents à l'ensemble du personnel et des intervenants sur le chantier, y compris les sous-traitants, par voie d'affichage ou tout autre moyen de communication.

Manuel de bonne tenue de chantier

L'entreprise commencera la rédaction dès la phase préparation d'un manuel décrivant de manière précise l'organisation sur le chantier pour répondre à ces prescriptions environnementales, les méthodes mises en œuvre, les organismes extérieurs à qui une part des prestations serait confiée comme par exemple la gestion des déchets et les personnes associées à ce dispositif.

Ce manuel évoluera pendant toute la durée du chantier et sera mis à jour régulièrement. Un exemplaire de ce manuel sera disponible en permanence sur le chantier et un exemplaire identique sera en possession du maître d'œuvre.

A chaque évolution du chantier, à chaque livraison d'engins de chantier et lors de l'enlèvement d'un lot de déchets, l'entreprise réalisera un bilan du suivi de ces prescriptions à l'aide de la fiche EVO et

la remettra au maître d'œuvre. Ce bilan sera joint au manuel.

Le chantier sera noté de manière régulière par le maître d'œuvre en fonction des aspects environnementaux abordés ci-dessus.

La fréquence de notation sera au minimum mensuelle. Une note finale (moyenne de l'ensemble des notes délivrées) sera attribuée pour toute la durée du chantier.

CONSTITUTION DU MANUEL

Le manuel sera constitué en deux parties :

Partie 1 : documents à fournir au démarrage du chantier

Partie 2 : documents à fournir en cours du chantier

Partie 1 : Démarrage du chantier

A la fin de la phase de préparation du chantier, le maître d'œuvre renseignera la fiche **ENV relative à la description de l'environnement du site**.

Si un SOSED n'a pas été joint au DCE, l'entreprise devra renseigner la fiche **DÉC** qui permet d'établir **l'inventaire prévisionnel des déchets** du chantier et les filières retenues pour leur traitement ou valorisation.

A l'ouverture du chantier, seront remises :

Par le maître d'œuvre : **Fiche REC : réception de l'emprise**

Par l'entreprise : **Fiche SON – nuisances sonores**

Chaque fiche sera fournie en 2 exemplaires (1 restant sur chantier, 1 remise au maître d'œuvre) et sera accompagnée des documents annexes demandés (plan de l'emprise réceptionnée, copie des homologations relatives aux engins, autorisations et agréments préfectoraux,...).

Partie 2 : Chantier en cours

En cours du chantier, le manuel sera alimenté par des fiches remplies par l'entreprise et qui illustreront l'évolution de l'emprise du chantier, ainsi que de fiches de contrôle du chantier établies par le maître d'œuvre et des documents permettant de s'assurer du transport/élimination/recyclage des déchets.

Les contrôles des fiches seront réalisés par le maître d'œuvre à une fréquence au minimum mensuelle et au maximum hebdomadaire selon la nature et l'importance de l'opération.

- **Fiche VAL – valorisation des déchets** (remplie par l'entreprise à partir de la compilation des fiches EVO)
Cette fiche sera remise au maître d'œuvre) et sera accompagnée des documents annexes demandés (bons d'entrée en centre de traitement, en centre de tri des déchets, bordereaux de suivi...)
- **Fiche SON – nuisances sonores**
Cette fiche est complétée à chaque arrivée d'un nouvel engin de chantier
- **Fiche EAU – prélèvements et rejets d'eaux de chantier**
La fréquence sera fixée par le maître d'œuvre au démarrage du chantier en fonction de l'importance de cet aspect (volumes prélevés et/ou rejetés et risques de non-conformité de la qualité des rejets)
- **Fiche EVO- Evolution du chantier** renseignée par l'entreprise dès qu'un changement intervient sur le chantier (arrivée engins, opérations d'entretien, contrôle des rejets et à chaque

enlèvement de déchets

Chaque fiche sera renseignée en 2 exemplaires (1 restant sur le chantier, 1 remise au maître d'œuvre) et sera accompagnée des documents annexes demandés (bons de pesage, bons d'entrée en centre de traitement ou de tri des déchets, bordereaux de suivi...)

- **Fiche *NOT* - Notation du chantier** :

Cette fiche est établie par le maître d'œuvre à une fréquence au minimum mensuelle et au maximum hebdomadaire. Les items sont adaptés par celui-ci en fonction de la nature du chantier et des aspects environnementaux identifiés.

Cette fiche permet au maître d'ouvrage d'évaluer en fin de chantier la performance environnementale.

- **Fiche *POL* - Enregistrement des événements avec impacts environnementaux** :

Cette fiche est établie par l'entreprise à l'occasion de tout événement à l'origine d'impacts environnementaux directs ou indirects.

Un rapport d'analyse causes – effets doit être joint en annexe.

Cette fiche est visée par le maître d'œuvre.

Manuel de Bonne Tenue de Chantier

Cahier AIR : pollution de l'air, émission de gaz à effet de serre

Version 1



Direction Générale des Services

Réf. : MBTC AIR - v1

POLLUTION DE L'AIR

Principaux textes à respecter :

- Règlement de Voirie de la commune ou des communes concernées par le chantier
- Arrêté du 22/01/1997 créant une zone de protection spéciale contre les pollutions atmosphériques en Ile-de-France : article 30
- Règlement sanitaire départemental.

Prescriptions :

- Limiter au maximum les émissions de poussière ;
- Limiter le stockage et l'usage des produits odorants. Leur mise en œuvre doit être validée par le maître d'œuvre ;
- Interdire le brûlage des déchets ;
- Equiper les bennes à déchets légers de bâches pour éviter l'envol de poussières sur le chantier et pendant le transport ;
- Equiper les matériels et engins émetteurs de poussières de dispositifs adaptés pour capter celles-ci à la source ;
- Arrêt du moteur de tout véhicule lors d'un stationnement sauf pour raisons de sécurité.

Manuel de Bonne Tenue de Chantier

Cahier EAU : prélèvements d'eau et rejets temporaires, pollution du sol

Version 1



Direction Générale des Services

Réf. : MBTC EAU - v1

PRÉLÈVEMENTS D'EAU ET REJETS TEMPORAIRES, POLLUTION DU SOL

Principaux textes à respecter :

- Règlement d'assainissement du département des Hauts-de-Seine ;
- Règlement d'assainissement communal ou communautaire ;
- Règlement sanitaire départemental ;
- Règlements de voirie communal ou communautaire ou départemental ;
- Code de l'environnement.

Prescriptions :

Eaux usées domestiques et eaux vannes

Ces eaux usées peuvent être rejetées au réseau d'assainissement communal ou départemental après autorisation de rejet temporaire délivrée par maître d'ouvrage du réseau.

Eaux de ruissellement

En phase chantier, la gestion des eaux de ruissellement, et des éventuelles coulées boueuses en résultant, que celles-ci soient collectées sur les pistes d'accès aux zones de travaux ou issues des ouvrages en construction, remblais inclus, font l'objet d'études et de mesures spécifiques prenant en compte les débits susceptibles de ruisseler des différents bassins versants.

Les dispositifs concernant les fossés provisoires, les bassins d'assainissement provisoires et les ouvrages de régulation sont dimensionnés pour permettre une décantation des matières en suspension suffisante et une régulation du débit rejeté compatible avec le milieu récepteur.

L'entreprise doit mettre en œuvre tous les moyens techniques disponibles pour respecter les obligations suivantes :

- toutes les eaux ruisselantes sur le chantier doivent être traitées avant rejet au milieu naturel, le principe de non dégradation de l'état chimique et écologique des masses d'eau doit être respecté ;
- les eaux claires des bassins versant naturels ne doivent pas être reprises par le système de traitement provisoire des eaux de chantier ;
- les bassins de traitement provisoires doivent être fixes dans la mesure du possible, stables et peu sujets aux ruptures. Ils doivent être disposés en lieu et place des futurs bassins définitifs ;

Les bassins de traitement provisoires sont dimensionnés pour traiter toutes les eaux.

Consommations d'eau du réseau public de distribution d'eau

Si le chantier nécessite un raccordement au réseau public de distribution d'eau potable, les relevés de chaque compteur seront reportés sur la fiche Eau.

Prélèvements sur le milieu naturel (Seine, nappe..) : l'entreprise prendra en charge les déclarations ou autorisations éventuellement nécessaires au service chargé de la police de l'eau. Les équipements de pompage devront être équipés de compteurs dont les relevés seront reportés sur la fiche Eau.

L'entreprise devra fournir les volumes journaliers rejetés en réseau lors du chantier. La mesure sera effectuée sous sa responsabilité.

Limites de qualité des eaux rejetées au réseau d'assainissement

L'entreprise s'engage à faire subir aux eaux de chantier un traitement adapté comprenant au moins un dessablement par décantation et soient débarrassées par un moyen approprié de toute bentonite ou ciment.

Les valeurs limites imposées à l'effluent rejeté sont les suivantes :

| Paramètres | Valeurs limites |
|---------------------------------------|-------------------------------|
| MEST (matières en suspension totales) | ≤ 600 mg/l |
| DCO (demande chimique en oxygène) | $\leq 2\ 000$ mg/l |
| pH | $5,5 \leq \text{pH} \leq 8,5$ |
| Température | $\leq 30^{\circ}\text{C}$ |

L'entreprise réalisera un autocontrôle de ses rejets par des analyses réalisées par un laboratoire accrédité. Les résultats de ces contrôles seront transmis au maître d'œuvre et au maître d'ouvrage.

Prescriptions :

- Réaliser une aire de lavage des véhicules pour les chantiers de terrassement avec bac de rétention avant rejet en égout ;
- Réaliser une zone de stockage des matériaux et produits dangereux ou potentiellement polluants, imperméabilisée et protégée des intempéries ;
- Organiser le stockage d'hydrocarbures : bac de rétention protégé des intempéries, volume du bac égal à la capacité du réservoir, réservoir fixé au sol avec mise à la terre, interdiction de feu à moins de 1 mètre du bac de rétention.

Manuel de Bonne Tenue de Chantier

Cahier ENV : aspect du chantier, stockages hydrocarbures, produits dangereux

Version 1

Prescriptions pour la bonne tenue des chantiers

Aspect du chantier, stockages hydrocarbures, produits dangereux

Principaux textes à respecter ;

- Code de la voirie routière L113-2 ; L115-1 à L116-8 ; L123-8 ; L131-1 à L131-7 ; L141-10 et L141-11
- Code général des collectivités territoriales L2213-6 ; L2215-4 et L2215-5
- Règlement de voirie de la Commune ;
- Règlement de voirie du Département ;
- Règlement sanitaire du département des Hauts-de-Seine ;
- Arrêtés municipaux relatifs au bruit ;
- Code du travail ;
- Code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure ;
- Code de l'environnement, Livre V, Titre VIII, Protection du cadre de vie, Chapitre I^{er} relatif à la publicité, enseignes et pré enseignes.

Prescriptions complémentaires à celles fixées dans le guide pour la bonne tenue de chantier

Dès la phase de préparation du chantier, l'entreprise désigne un responsable de la bonne tenue de chantier.

Avant tout commencement d'exécution des travaux, les emprises de chantier et le cantonnement devront être réceptionnés par le maître d'œuvre qui aura vérifié leur conformité à la réglementation en vigueur, aux exigences du Département, de la Commune et au plan d'installation qu'il aura visé au préalable. Le maître d'œuvre rédige la description de l'environnement du site, enregistrée sur la fiche N° 1 et assure la réception de l'emprise à l'aide de la fiche REC.

L'entreprise veillera particulièrement à la sécurisation de l'espace public dans l'environnement immédiat du chantier et à l'accessibilité de cet espace pour tous les usagers y compris les personnes à mobilité réduite.

Une attention particulière devra être portée sur le maintien des accès aux habitations, bureaux et commerces. Le plan d'installation devra prendre en compte les possibilités d'accès pour les véhicules assurant les approvisionnements et les véhicules de secours ou d'intervention urgente.

Les glissières en béton armé (GBA) ou les glissières en plastiques remplies d'eau devront être en bon état et stabilisées.

Stockages d'hydrocarbures

Les stockages d'hydrocarbures seront du type à double enveloppe. La documentation technique et les références normatives des tests auxquels le constructeur a soumis la cuve devront être jointes au manuel environnemental. Si la cuve, de par sa conception, n'est pas équipée d'un dispositif destiné à recueillir les égouttures lors des opérations de transvasement, un bac de rétention destiné à cet effet sera placé à la verticale du point de soutirage.

Sur des chantiers de petite taille, des bacs étanches d'un volume équivalent à celui des produits stockés sont suffisants

Dès qu'une fuite d'hydrocarbures est constatée sur un engin de chantier, une action curative doit immédiatement être engagée pour la remise en état ou le remplacement de l'engin défectueux.

Un kit antipollution sera disponible en permanence sur chaque engin de chantier et le personnel devra avoir été formé à sa mise œuvre. De plus, un kit devra être disposé à proximité immédiate des aires de ravitaillement des engins en huile et carburants.

Stockages de produits dangereux

Tous les produits dangereux, cancérigènes, mutagènes ou toxiques pour la reproduction devront être stockés sur cuvette de rétention dans une armoire avec ventilations haute et basse. Les fiches de données de sécurité devront être disponibles sur le chantier. Une copie sera annexée au manuel environnemental.

Le stockage devra être éloigné des postes de travail et des habitations, facile d'accès pour les livraisons et les manipulations.

Les produits nocifs pour l'environnement devront également être stockés sur cuvette de rétention. Cette prescription sera particulièrement surveillée par le maître d'œuvre sur les chantiers à proximité de la Seine.

La grille de compatibilité des produits dangereux devra être affichée à proximité du stockage. En cas de présence de produits dangereux incompatibles, ils seront stockés dans des armoires indépendantes.

L'entreprise est tenue de prendre toutes dispositions pour éviter que les chaussées et trottoirs soient souillés lors de l'exécution des travaux, la mise en œuvre des bétons, la circulation des camions et engins de chantier.

Aucun dépôt de déblais, de détritiques ou de matériel ne sera toléré en dehors des emprises autorisées. En outre, l'enlèvement des matériaux pourra être effectué d'office, aux frais de l'entreprise, avec préavis de vingt quatre heures qui lui sera donné par simple ordre de service.

Manuel de Bonne Tenue de Chantier

Cahier DÉC : prescriptions relatives à la gestion des déchets
Version 1



Direction Générale des Services

Réf. : MBTC DÉC – v1

Gestion des déchets, tri, transport, valorisation, réutilisation

Principaux textes à respecter :

- Code de l'environnement (Partie législative) Livre V, Titre IV, Chapitre I « Elimination des déchets et récupération des matériaux », articles L 541-1 à L 541-39, R 541-7 à R 541-61 ;
- Arrêté du 29 juillet 2005 fixant le formulaire du bordereau de suivi des déchets ;
- Arrêté du 28 octobre 2010 fixant la liste des types de déchets inertes admissibles dans des installations de stockage de déchets inertes et les conditions d'exploitation de ces installations ;
- Arrêté du 30 décembre 2002 modifié par arrêté du 10 octobre 2012 relatif au stockage de déchets dangereux ;
- Charte pour la gestion des déchets de chantiers du bâtiment et des travaux publics de Paris et Départements de la Petite couronne du 20 août 2004 annexée au présent cahier ;
- Directive 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 relative au transport intérieur des marchandises dangereuses ;
- Loi n° 2008-141 du 15 février 2008 autorisant l'approbation de l'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN) ;
- Décision 97/640/CE du Conseil du 22 septembre 1997, concernant l'adoption, au nom de la Communauté, de l'amendement à la convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination (Convention de Bâle) ;
- Règlement (CE) n° 1013/2006 du Parlement européen et du Conseil du 14 juin 2006 concernant les transferts de déchets ;
- Règlement du service départemental d'assainissement des Hauts-de-Seine ;
- Charte pour une voirie départementale durable ;
- Règlements des parcs et jardins départementaux.

Catégories de déchets

Le classement des déchets selon leur nature est dépendant du risque qu'ils font courir à l'homme ou à l'environnement. On distingue deux grandes catégories : les déchets dangereux et les déchets non dangereux.

Les déchets dangereux sont des déchets qui contiennent, en quantité variable, des éléments toxiques ou dangereux qui présentent des risques pour la santé humaine et l'environnement.

Un déchet est classé dangereux s'il présente une ou plusieurs des 15 propriétés de danger énumérées à l'annexe I de l'article R. 541-8 du code de l'environnement¹. Ils peuvent être de nature organique (solvants, hydrocarbures...), minérale (acides, boues d'hydroxydes métalliques...) ou gazeuse.

Les déchets non dangereux sont définis par défaut comme ne présentant pas les caractéristiques spécifiques des déchets dangereux.

Les déchets inertes sont des déchets non dangereux qui ne se décomposent pas, ne brûlent pas et ne produisent aucune autre réaction physique ou chimique avec l'environnement. Ils ne sont pas biodégradables et ne se décomposent pas au contact d'autres matières. Les définitions européennes qualifient ces déchets de déchets minéraux, dont ils proviennent en quasi-totalité.

Pour être comptabilisés en tant que déchets, les déblais ou les remblais doivent quitter le chantier où ils ont été produits. Dans le cas contraire ils ne sont pas considérés comme déchets (définition relative au règlement statistique européen sur les déchets 2002/R2150 du 25/11/2002 et 849/2010 du 27/09/2010 modifiant ce règlement).

La destination

Réemploi

Article L. 541-1-1 du code de l'environnement : « toute opération par laquelle des substances, matières ou produits qui ne sont pas des déchets sont utilisés de nouveau pour un usage identique à celui pour lequel ils avaient été conçus. »

Les substances, matières ou produits qui sont réemployés ne prennent pas le statut de déchet,

Réutilisation

Article L. 541-1-1 du code de l'environnement : « toute opération par laquelle des substances, matières ou produits qui sont devenus des déchets sont utilisés de nouveau. ».

Préparation en vue de la réutilisation : Article L. 541-1-1 du code de l'environnement : « toute opération de contrôle, de nettoyage ou de réparation en vue de la valorisation, par laquelle des produits ou des composants qui sont devenus des déchets sont préparés de manière à être réutilisés sans autre opération de prétraitement. »

L'opération de réutilisation est une opération de traitement de déchets. L'opération de réutilisation est toujours précédée d'une opération de préparation, a minima, par une opération de contrôle.

Exemple d'opération de préparation : contrôle visuel, nettoyage, réparation

Recyclage

Article L. 541-1-1 du code de l'environnement : « toute opération de valorisation par laquelle les déchets, y compris les déchets organiques, sont retraités en substances, matières ou produits aux fins de leur fonction initiale ou à d'autres fins. Les opérations de valorisation énergétique des déchets, celles relatives à la conversion des déchets en combustible et les opérations de remblaiement ne peuvent pas être qualifiées d'opération de recyclage. »

- Le recyclage est une opération de traitement de déchets ;
- Le recyclage est une opération de valorisation matière ;
- Le recyclage permet de substituer des substances, des matières, ou des produits à d'autres substances, matières ou produits ;
- Certaines opérations de recyclage s'accompagnent de la sortie du statut de déchet ;
- Le compostage est une opération de recyclage.

Valorisation

Article L. 541-1-1 du code de l'environnement : « toute opération dont le résultat principal est que des déchets servent à des fins utiles en substitution à d'autres substances, matières ou produits qui auraient été utilisés à une fin particulière, ou que des déchets soient préparés pour être utilisés à cette fin, y compris par le producteur de déchets. »

Le terme de valorisation abordé ici englobe les opérations de recyclage, fabrication de combustibles solides de récupération, le remblaiement et la valorisation énergétique.

Au sens de la directive cadre 2008/98/CE, les « autres modes de valorisation » précisés dans la hiérarchie de traitement des déchets comprennent la valorisation énergétique et une partie de la valorisation matière (le remblaiement, la conversion pour l'utilisation comme combustible, la transformation d'huile alimentaire usagée en carburant...).

La valorisation est une opération de traitement de déchets.

Élimination

Article L. 541-1-1 du code de l'environnement : « toute opération qui n'est pas de la valorisation même lorsque ladite opération a comme conséquence secondaire la récupération de substances, matières ou produits ou d'énergie ».

L'élimination est une opération de traitement de déchets

Installations de stockage

Selon la nature et la provenance des déchets, on distingue trois types d'installations de stockage :

| | déchets dangereux ISDD | déchets non dangereux ISDND | déchets non dangereux inertes ISDI |
|----------------------------------|---|--|---|
| Habilité à recevoir et à stocker | <ul style="list-style-type: none"> résidus de l'incinération des déchets ménagers et industriels, déchets minéraux de traitement chimique, résidus de traitement d'effluents industriels et de sols pollués, résidus de recyclage d'accumulateurs et de batteries,... | <ul style="list-style-type: none"> déchets acceptés : ceux énumérés à l'annexe I de l'arrêté du 9 septembre 1997, déchets interdits : ceux énumérés à l'annexe II de l'arrêté du 9 septembre 1997. | Déchets inertes à l'exclusion de tous déchets ménagers ou industriels autres que des déblais et gravats. (déchets inertes = solides minéraux ne pouvant, après mise en décharge, subir aucune transformation physique, chimique ou biologique - Arrêté du 16 juillet 1991). |
| Installation soumise : | à autorisation préfectorale (rubrique 2710-1 de la nomenclature des ICPE). | à autorisation préfectorale (rubrique 2710-2 de la nomenclature des ICPE). | à autorisation préfectorale |

Diagnostic déchets et SOSED (schéma d'organisation et de suivi de l'élimination des déchets de chantier)

Lorsque la taille et la nature du chantier l'exigent, un diagnostic déchets préalable est joint au dossier de consultation, dans le but :

- d'identifier en quantité et en qualité les matériaux pouvant être recyclés ou réemployés, d'une part et ceux générateurs de déchets ultimes, d'autre part ;
- d'identifier en quantité et en qualité les matériaux susceptibles de contenir des produits dangereux, notamment de l'amiante ;
- de proposer un mode opératoire de déconstruction ou de démolition, de tri à la source ou dans un centre de tri, de stockage sur le chantier, de transport, de recyclage, valorisation, réutilisation ou d'élimination des déchets ;
- d'identifier les sites d'accueil disponibles autorisés à stocker les déchets produits ;
- d'évaluer les modes de transport des déchets et favoriser lorsque c'est possible leur transport par voie d'eau ou ferrée ;
- d'évaluer aussi précisément que possible le coût de la gestion des déchets et intégrer les prix nécessaires dans le bordereau des prix.

Dans ce cas, le CCTP comportera systématiquement l'obligation pour le candidat d'établir une notice préparatoire au SOSED explicitant les dispositions d'organisation et de suivi prévues pour assurer le tri, le stockage provisoire, le transport, l'élimination ou la valorisation, le suivi et la traçabilité des déchets.

Le plan de gestion des déchets du chantier explicitée dans la note susvisée fera partie intégrante des critères d'évaluation de la valeur de l'offre.

Après réception de la notification, le titulaire devra établir un schéma d'organisation et de suivi de l'élimination des déchets de chantier (SOSED) qui devra être soumis pour approbation au maître d'œuvre.

Ce document devra préciser très clairement les natures et quantités de déchets, les possibilités de tri, de réutilisation, de recyclage, de réemploi, de valorisation, leur destination, les moyens de transport, les traitements éventuels et la destination finale.

Tous les enregistrements permettant la vérification des certificats d'acceptation préalable, des autorisations préfectorales des transporteurs, des centres de tri, de regroupement, de traitement, et

des installations de stockage devront être tenus en permanence sur le chantier à la disposition du maître d'œuvre.

Dans le cas où le diagnostic déchets n'a pas été joint au DCE, avant le démarrage du chantier, l'entreprise établira un inventaire prévisionnel des déchets sur le site au moyen de la fiche DÉC et un descriptif sur le mode de gestion dans un SOSED.

Transport - élimination

L'activité de collecte et de transport de déchets est soumise à déclaration préalable auprès du Préfet du département où se trouve le siège social de l'entreprise ou, à défaut, le domicile du déclarant :

- lorsque la quantité transportée est supérieure à 0,1 tonne par chargement de déchets dangereux,
- ou lorsque la quantité transportée est supérieure à 0,5 tonne par chargement de déchets non dangereux.

Ne sont pas soumises à cette obligation de déclaration les entreprises qui :

- transportent les déchets qu'elles produisent et sont réglementées au titre de la législation des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE),
- transportent des terres non souillées, des déchets de briques, de béton, de tuiles, de céramiques et d'autres matériaux de démolition propres et triés, des gravats et des pierres,

L'activité de transport par route de déchets classés dans la catégorie des marchandises dangereuses en application de l'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route est soumise à autorisation. Les autorisations délivrées pour le transport des marchandises dangereuses valent autorisation au titre de l'article R 541-54 du Code de l'environnement. Il en est de même pour le transport par rail et par voie fluviale.

Article R 541-54 du Code de l'environnement.

Arrêté du 29 mai 2009 modifié relatif aux transports de marchandises dangereuses par voies terrestres (dit " arrêté TMD ")

Arrêté du 5 décembre 2002 modifié relatif au transport des marchandises dangereuses par voie de navigation intérieure (dit " arrêté ADNR ")

Le recours aux modes de transport alternatifs à la route (voie d'eau ou ferrée) sera favorisé lorsque la localisation du chantier et les tonnages le permettent.

L'entreprise prévoira une filière d'élimination de secours pour le cas où la filière « de base » proposée serait inopérante temporairement (par exemple arrêt momentané d'un centre d'élimination). Seuls les déchets ultimes seront envoyés dans les installations de stockage de déchets inertes.

Toute ferraille, canalisation ou câble sera valorisée. Pour les déchets issus des ouvrages d'assainissement le destinataire final devra être informé de leur provenance afin que celui-ci puisse prendre des mesures de prévention pour les risques dus aux agents chimiques ou biologiques.

Les ouvrages devant être démolis et ayant été au contact des eaux usées (égout, collecteur, bassin,...) seront préalablement lavés par un appareil de lavage haute pression. Les gravats non souillés pourront alors être considérés comme déchets inertes.

Pour les déchets dangereux indiqués sur l'inventaire préétabli, un bordereau de suivi des déchets sera émis à l'aide du formulaire CERFA N° 12571*01. Une copie de ce bordereau sera transmise au maître d'œuvre.

En présence de déchets contenant de l'amiante, l'entreprise fournira au maître d'œuvre tous les éléments à sa disposition afin de lui permettre de vérifier le respect des dispositions réglementaires en vigueur pour l'élimination de ce déchet et notamment le bordereau de suivi des déchets dangereux contenant de l'amiante, formulaire CERFA N° 11861*02.

L'entreprise devra s'assurer que ses sous-traitants mettent œuvre les dispositions prévues ci-dessus et exiger tous documents attestant la traçabilité du déchet.

SENSIBILISATION DU PERSONNEL DE L'ENTREPRISE

Le responsable du chantier devra sensibiliser son personnel, fournisseurs et sous-traitants au tri des déchets. Tout nouvel arrivant devra avoir reçu cette formation. Le responsable du chantier en informera le maître d'œuvre.

RÉDUCTION A LA SOURCE DES DÉCHETS

Les fiches matériaux et/ou produits mis en œuvre seront fournis par l'entreprise dès la phase de préparation. Sauf spécifications précises, l'entreprise devra utiliser dans la mesure du possible des produits tels que peinture, vernis, colles ... à base de produits respectueux de l'environnement (éco-produit, NF environnement,...) et pratiquer l'utilisation de la marque « Retour » initiée par l'ADEME.

VALORISATION

Dans tous les cas l'entreprise devra rechercher des moyens pour recycler ou valoriser les déchets y compris par incinération avec récupération d'énergie. Les moyens de valorisation devront être documentés dans le manuel environnemental du chantier au moyen de la fiche EVO qui sera renseignée à chaque enlèvement de déchets.

LES DECHETS D'EMBALLAGES INDUSTRIELS ET COMMERCIAUX

Cadre réglementaire

Les exigences réglementaires s'appliquent sans distinction à toutes les personnes détentrices finales qui ne sont pas les ménages. En conséquence, il concerne tant les entreprises que les collectivités territoriales, les associations...

Les déchets soumis à cette réglementation sont tous ceux résultant de l'abandon des emballages d'un produit à tous les stades de la fabrication ou de la commercialisation, dès lors qu'il ne s'agit pas de la consommation ou de l'utilisation du produit par les ménages.

Les exceptions

Cette réglementation n'est toutefois pas applicable aux détenteurs qui, bien qu'entrant dans les catégories définies, produisent un volume hebdomadaire de déchets inférieur à 1 100 litres et les remettent au service public de collecte et de traitement.

Les déchets d'emballage souillés par des produits dangereux sont des déchets dangereux et doivent être étiquetés en tant que tel.

Principes d'action

Si l'objectif est identique à celui de la réglementation des emballages ménagers (proscrire la mise en décharge de déchets valorisables), les voies et moyens retenus diffèrent. Les seuls modes d'élimination autorisés sont :

- le réemploi ;
- le recyclage ;
- la valorisation énergétique.

Il incombe au détenteur de ces déchets d'en assurer le stockage provisoire ainsi que leur mise à disposition dans des conditions propres à favoriser leur valorisation ultérieure. En particulier, il est interdit de mélanger entre eux des déchets d'emballages avec d'autres déchets qui ne pourraient être valorisés de la même façon, les rendant ainsi impropres à toute valorisation.

LES DÉCHETS DANGEREUX

Ces déchets doivent faire l'objet de précautions particulières lors de :

- leur collecte et leur stockage (conditionnements et étiquetages adéquats, cuvette de rétention, protection contre les intempéries) ;
- leur transport ;

- leur regroupement éventuel ;
- leur traitement (il doit être effectué dans un centre autorisé au titre de la législation concernant les Installations Classées pour la Protection de l'Environnement).

La procédure d'acceptation en installation de stockage de déchets dangereux comprend trois niveaux de vérification : la caractérisation de base, la vérification de la conformité, la vérification sur place.

Le producteur du déchet doit en premier lieu faire procéder à la caractérisation de base.

Le producteur, ou détenteur, du déchet doit ensuite, et au plus tard un an après la réalisation de la caractérisation de base, faire procéder à la vérification de la conformité. Cette vérification de la conformité est à renouveler au minimum une fois par an.

Un déchet ne peut être admis dans une installation de stockage qu'après délivrance par l'exploitant au producteur, ou détenteur, d'un certificat d'acceptation préalable. Ce certificat est établi au vu des résultats de la caractérisation de base et, si celle-ci a été réalisée il y a plus d'un an, de la vérification de la conformité. La durée de validité d'un tel certificat est d'un an au maximum.

Dans tous les cas, toutes les opérations de tri, de stockage, de conditionnement, de transport et d'élimination sont réglementées. Rien ne doit être laissé au hasard et ces opérations requièrent le strict respect des dispositions légales.

Le Bordereau de Suivi de Déchets (BSD)

Tout producteur de déchets dangereux qui les remet à un tiers, quelque soit la quantité, doit émettre un bordereau de suivi.

Ce bordereau accompagne les déchets jusqu'à l'installation destinataire qui peut être un centre d'élimination finale, un centre de regroupement ou un centre de prétraitement. Le producteur doit envoyer un échantillon de son déchet à l'exploitant de l'installation destinataire pour obtenir son accord préalable avant l'expédition (CAP).

Lors de la réception et de la réexpédition des déchets, le transporteur et la personne qui reçoit les déchets complètent le bordereau. Toute personne qui émet, reçoit ou complète l'original ou la copie d'un bordereau en conserve une copie pendant trois ans pour les transporteurs, pendant **cinq ans dans les autres cas**.

Les déchets doivent être désignés suivant les dénominations et les codes énumérés dans le catalogue européen des déchets. Cette nomenclature précise pour chaque déchet :

- le code de nomenclature composé de trois séries de deux chiffres (de 01 00 00 à 20 03 05) ;
- la catégorie d'origine, son regroupement intermédiaire et sa désignation.



LES PILES ET ACCUMULATEURS

On distingue les piles à usage unique des accumulateurs ou batteries qui se rechargent de multiples fois. Les accumulateurs étanches alimentent des appareils portatifs (téléphone, caméra vidéo, outils, micro-ordinateurs...), ils sont dits "portables" (accumulateurs nickel-cadmium, nickel-métal hydrure, lithium-ion...).

Les piles alcalines ou salines regroupent près de 90% des piles mises sur le marché et ne contiennent presque plus de mercure depuis 1994.

L'emploi du mercure est maintenant limité à certaines piles d'usage spécial :

- **les piles boutons**, qui représentent moins de 0,1% en poids des piles vendues. Les piles boutons à l'oxyde de mercure contiennent la quasi-totalité de ce mercure résiduel. Elles sont progressivement remplacées par des produits de substitution tels que les piles zinc-air et les piles à l'oxyde d'argent ;
- **les piles alcalines au manganèse** contenant plus de 0,05% en poids de mercure sont employées dans des conditions extrêmes (température inférieure à 0°C ou supérieure à 50°C, chocs, etc.).

Selon la classification des déchets dangereux :

- les piles sèches au mercure, les accumulateurs au plomb et au nickel-cadmium, les électrolytes extraits des piles et des accumulateurs sont des déchets dangereux ;
- tout lot de piles et accumulateurs en mélange contenant une certaine proportion de ces déchets est classé déchet dangereux ;
- les piles alcalines et autres piles et accumulateurs sont des déchets ménagers et assimilés pouvant être collectés et traités sans sujétion technique particulière.

LES DÉCHETS D'ÉQUIPEMENTS ÉLECTRIQUES ET ÉLECTRONIQUES – DEEE

Les déchets d'équipements électriques et électroniques (DEEE) sont les équipements électriques et électroniques dont le détenteur se défait (y compris tous les composants, sous-ensembles et produits consommables faisant partie intégrante du produit au moment de la mise au rebut).

Catégories d'équipements électriques et électroniques auxquelles s'applique la réglementation :

1. Gros appareils ménagers.
2. Petits appareils ménagers.
3. Equipements informatiques et de télécommunications.
4. Matériel grand public.
5. Matériel d'éclairage
6. Outils électriques et électroniques (à l'exception des gros outils industriels fixes).
7. Jouets, équipements de loisir et de sport.
8. Dispositifs médicaux (à l'exception de tous les produits implantés ou infectés).
9. Instruments de surveillance et de contrôle.
10. Distributeurs automatiques.

Symbole pour le marquage des équipements électriques et électroniques :

Le symbole indiquant que les équipements électriques et électroniques font l'objet d'une collecte sélective représente une poubelle sur roues barrée d'une croix, comme ci-dessous.

Ce symbole doit être apposé d'une manière visible, lisible et indélébile.

Tout déchet d'équipement électrique ou électronique contenant des composants dangereux (PCB, HFC, HCFC, amiante, ...) est un déchet dangereux.

Chaque équipement électrique et électronique mis sur le marché après le 13 août 2005 doit être revêtu d'un marquage permettant d'identifier son producteur et de déterminer qu'il a été mis sur le marché après cette date. Si les dimensions de l'équipement ne le permettent pas, ce pictogramme figure sur l'emballage et sur les documents de garantie et notices d'utilisation qui l'accompagnent.

La collecte et l'élimination ou valorisation des déchets électriques et électroniques ne peuvent être réalisées que par des organismes et installations agréés.

LES DECHETS CONTENANT DE L'AMIANTE

Ces déchets sont les plus dangereux pour l'homme et l'environnement, du fait de leur caractère volatil. Ces déchets doivent être conditionnés en double enveloppe étanche et rassemblés dans des récipients de grande capacité. Les contenants doivent être étiquetés et le producteur de ce type de déchets est tenu d'établir un bordereau de suivi de déchets d'amiante (BSDA) et d'obtenir, avant l'évacuation des déchets, l'accord de l'éliminateur retenu pour la prise en charge des déchets.

Leur transport est soumis aux règles du transport de matières dangereuses et à celles du transport de déchets. Les premières fixent en particulier les prescriptions relatives à la signalisation des engins de transport, à la conformité et à l'équipement des véhicules, à la formation des chauffeurs et aux règles de circulation. Ils déterminent également les caractéristiques du document de transport. Celui-ci doit mentionner la classification de la matière transportée, le nombre de colis, la quantité totale, l'expéditeur et le destinataire.

Les secondes imposent en particulier que le transporteur déclare son activité en préfecture dès lors que la quantité de déchets dangereux transportée par chargement excède 100 kg. Dans ce cadre, le transporteur doit s'engager d'une part, à ne transporter les déchets que vers des installations de traitement conformes au code de l'environnement et, d'autre part, à procéder à la reprise et à l'élimination des déchets transportés par ses soins qu'il aurait abandonnés, déversés ou orientés vers une destination non conforme à la réglementation relative au traitement des déchets.

Les filières d'élimination mises en place sont celles des déchets dangereux, c'est à dire la vitrification (torche à plasma) ou l'élimination en installation de stockage de déchets dangereux. Cette dernière a été privilégiée du fait de son moindre coût.

Amiante-ciment, déchets d'amiante "lié" à des matériaux inertes

Ces déchets sont des déchets dangereux. Au regard des risques faibles qu'ils présentent pour l'environnement et la santé humaine tant qu'ils conservent leur intégrité, ils peuvent être éliminés dans des installations de stockage de déchets non dangereux mais sont depuis l'arrêté du 12 mars 2012 interdits en installations de stockage de déchets inertes.

Les contenants doivent être étiquetés et le producteur de ce type de déchets est tenu d'établir un bordereau de suivi de déchets d'amiante (BSDA).

Ces déchets doivent être conditionnés en enveloppe étanche et rassemblés dans des récipients de grande capacité, voire stockés en palette ou en conteneur (tôles, tuyauteries). Leur élimination est autorisée dans des alvéoles dédiées en installation de stockage de déchets non dangereux.

LES DECHETS NON DANGEREUX

Ces déchets sont ceux qui ne présentent pas de risque particulier vis-à-vis des personnes ou de l'environnement (toxicité, explosibilité, etc...), qui peuvent être éliminés dans les mêmes conditions que les ordures ménagères.

LES DECHETS INERTES

L'arrêté du 28 octobre 2010 fixe la liste des types de déchets inertes admissibles dans des installations de stockage de déchets inertes et les conditions d'exploitation de ces installations soumises à autorisation préfectorale.

Il est interdit de procéder à une dilution ou à un mélange des déchets dans le seul but de satisfaire aux critères d'admission.

Sont interdits :

- les déchets liquides ou dont la siccité est inférieure à 30 % ;
- les déchets dont la température est supérieure à 60 °C ;
- les déchets non pelletables ;
- les déchets d'amiante ciment ;
- les déchets pulvérulents, à l'exception de ceux préalablement conditionnés ou traités en vue de prévenir une dispersion sous l'effet du vent.

Avant la livraison ou au moment de celle-ci, ou lors de la première d'une série de livraisons d'un même type de déchets, l'exploitant demande au producteur des déchets un document préalable indiquant :

- le nom et les coordonnées du producteur des déchets et, le cas échéant, son numéro SIRET ; l'origine des déchets ;
- le libellé ainsi que le code à six chiffres des déchets, en référence à la liste des déchets figurant à l'annexe II de l'article R. 541-8 du code de l'environnement ;
- les quantités de déchets concernées.

Le cas échéant, sont annexés à ce document :

- les résultats de l'acceptation préalable mentionnée ci-dessous ;
- les résultats du test de détection de goudron mentionné ci-dessous ;
- les documents requis par le règlement du CE 14 juin 2006 relatif au transfert transfrontalier de déchets.

Ce document est signé par le producteur des déchets et les différents intermédiaires, le cas échéant. La durée de validité du document précité est d'un an au maximum. Toutefois, pour les installations de stockage internes, cette durée de validité peut être adaptée par arrêté préfectoral dès lors qu'une procédure interne d'optimisation de la qualité dans la gestion des déchets, est mise en place par l'exploitant. Cette procédure doit permettre d'assurer une traçabilité précise du déchet, mais aussi un contrôle régulier visant à déceler une éventuelle variation de ses caractéristiques physico-chimiques. Le document préalable est conservé par l'exploitant pendant au moins trois ans et est tenu à la disposition des agents mentionnés à l'article L. 541-44 du code de l'environnement.

- Pour tout déchet inerte non visé par la liste de l'annexe I du présent arrêté, et avant son arrivée dans l'installation de stockage de déchets inertes, le producteur du déchet effectue une procédure d'acceptation préalable afin de disposer de tous les éléments d'appréciation nécessaires sur la possibilité de stocker ce déchet dans l'installation de stockage. Cette acceptation préalable contient a minima une évaluation du potentiel polluant du déchet par un essai de lixiviation pour les paramètres définis à l'annexe II du présent arrêté et une analyse du contenu total pour les paramètres définis dans la même annexe. Le test de lixiviation à appliquer est le test normalisé NF EN 12457-2. Les déchets ne respectant pas les critères définis en annexe II, le cas échéant adaptés dans les conditions de l'article 10, ne peuvent pas être admis.

Les déchets bitumineux, relevant du [code 17 03 02](#) de la liste des déchets figurant à l'annexe II de l'article R. 541-8 du code de l'environnement, font l'objet d'un test de détection pour s'assurer qu'ils ne contiennent pas de goudron.

En cas d'acceptation des déchets, l'exploitant délivre un accusé de réception au producteur des déchets sur lequel sont mentionnés a minima :

- le nom et les coordonnées du producteur des déchets et, le cas échéant, son numéro SIRET ;
- le nom et l'adresse du transporteur et, le cas échéant, son numéro SIREN ;
- le libellé ainsi que le code à six chiffres des déchets, en référence à la liste des déchets figurant à l'annexe II de l'article R. 541-8 du code de l'environnement ;
- la quantité de déchets admise ;
- la date et l'heure de l'accusé de réception.

Liste des déchets admissibles dans les installations de stockage de déchets inertes sans réalisation de la procédure d'acceptation préalable

| Code déchet (*) | Description (*) | Restrictions |
|-----------------|--|---|
| 10 11 03 | Déchets de matériaux à base de fibre de verre | Seulement en l'absence de liant organique |
| 15 01 07 | Emballage en verre | |
| 17 01 01 | Béton | Uniquement les déchets de construction et de démolition triés (**) et à l'exclusion de ceux provenant de sites contaminés |
| 17 01 02 | Briques | Uniquement les déchets de construction et de démolition triés (**) et à l'exclusion de ceux provenant de sites contaminés |
| 17 01 03 | Tuiles et céramiques | Uniquement les déchets de construction et de démolition triés (**) et à l'exclusion de ceux provenant de sites contaminés |
| 17 01 07 | Mélanges de béton, tuiles et céramiques ne contenant pas de substances dangereuses | Uniquement les déchets de construction et de démolition triés (**) et à l'exclusion de ceux provenant de sites contaminés |
| 17 02 02 | Verre | |
| 17 03 02 | Mélanges bitumineux ne contenant pas de goudron | |
| 17 05 04 | Terres et cailloux ne contenant pas de substances dangereuses | A l'exclusion de la terre végétale, de la tourbe et des terres et cailloux provenant de sites contaminés |
| 17 06 05 * | Matériaux de construction contenant de l'amiante | Uniquement les déchets d'amiante lié à des matériaux inertes ayant conservé leur intégrité |
| 19 12 05 | Verre | Déchets provenant du traitement mécanique des déchets non spécifiés ailleurs |
| 20 02 02 | Terres et pierres | Provenant uniquement de jardins et de parcs et à l'exclusion de la terre végétale et de la tourbe |

(*) Annexe II à l'article R. 541-8 du code de l'environnement.

(**) Les déchets de construction et de démolition triés mentionnés dans cette liste et contenant en faible quantité d'autres types de matériaux tels que des métaux, des matières plastiques, du plâtre, des substances organiques, du bois, du caoutchouc, etc., peuvent également être admis dans les installations de stockage visées par le présent arrêté sans réalisation de la procédure d'acceptation préalable prévue à l'article 9.

Arrêté du 28 octobre 2010, annexe 2

Critères à respecter pour l'admission de déchets inertes soumis à la procédure d'acceptation préalable

1° Paramètres à analyser lors du test de lixiviation et valeurs limites à respecter :

| Paramètre | Valeur limite à respecter (*) exprimée en mg/kg de matière sèche |
|---|---|
| As | 0,5 |
| Ba | 20 |
| Cd | 0,04 |
| Cr total | 0,5 |
| Cu | 2 |
| Hg | 0,01 |
| Mo | 0,5 |
| Ni | 0,4 |
| Pb | 0,5 |
| Sb | 0,06 |
| Se | 0,1 |
| Zn | 4 |
| Chlorure (****) | 800 |
| Fluorure | 10 |
| Sulfate (****) | 1 000 (**) |
| Indice phénols | 1 |
| COT (carbone organique total) sur éluat (***) | 500 |
| FS (fraction soluble) (****) | 4 000 |

(*) Les valeurs limites à respecter peuvent être adaptées par arrêté préfectoral dans les conditions spécifiées à l'article 10.

(**) Si le déchet ne respecte pas cette valeur pour le sulfate, il peut être encore jugé conforme aux critères d'admission si la lixiviation ne dépasse pas les valeurs suivantes : 1 500 mg/l à un ratio L/S=0,1 l/kg et 6 000 mg/kg de matière sèche à un ratio L/S=10 l/kg. Il est nécessaire d'utiliser l'essai de percolation NF CEN/TS 14405 pour déterminer la valeur lorsque L/S=0,1 l/kg dans les conditions d'équilibre initial ; la valeur correspondant à L/S=10 l/kg peut être déterminée par un essai de lixiviation NF EN 12457-2 ou par un essai de percolation NF CEN/TS 14405 dans des conditions approchant l'équilibre local.

(***) Si le déchet ne satisfait pas à la valeur limite indiquée pour le carbone organique total sur éluat à sa propre valeur de pH, il peut aussi faire l'objet d'un essai de lixiviation NF EN 12457-2 avec un pH compris entre 7,5 et 8,0. Le déchet peut être jugé conforme aux critères d'admission pour le carbone organique total sur éluat si le résultat de cette détermination ne dépasse pas 500 mg/kg de matière sèche.

(****) Si le déchet ne respecte pas au moins une des valeurs fixées pour le chlorure, le sulfate ou la fraction soluble, le déchet peut être encore jugé conforme aux critères d'admission s'il respecte soit les valeurs associées au chlorure et au sulfate, soit celle associée à la fraction soluble.

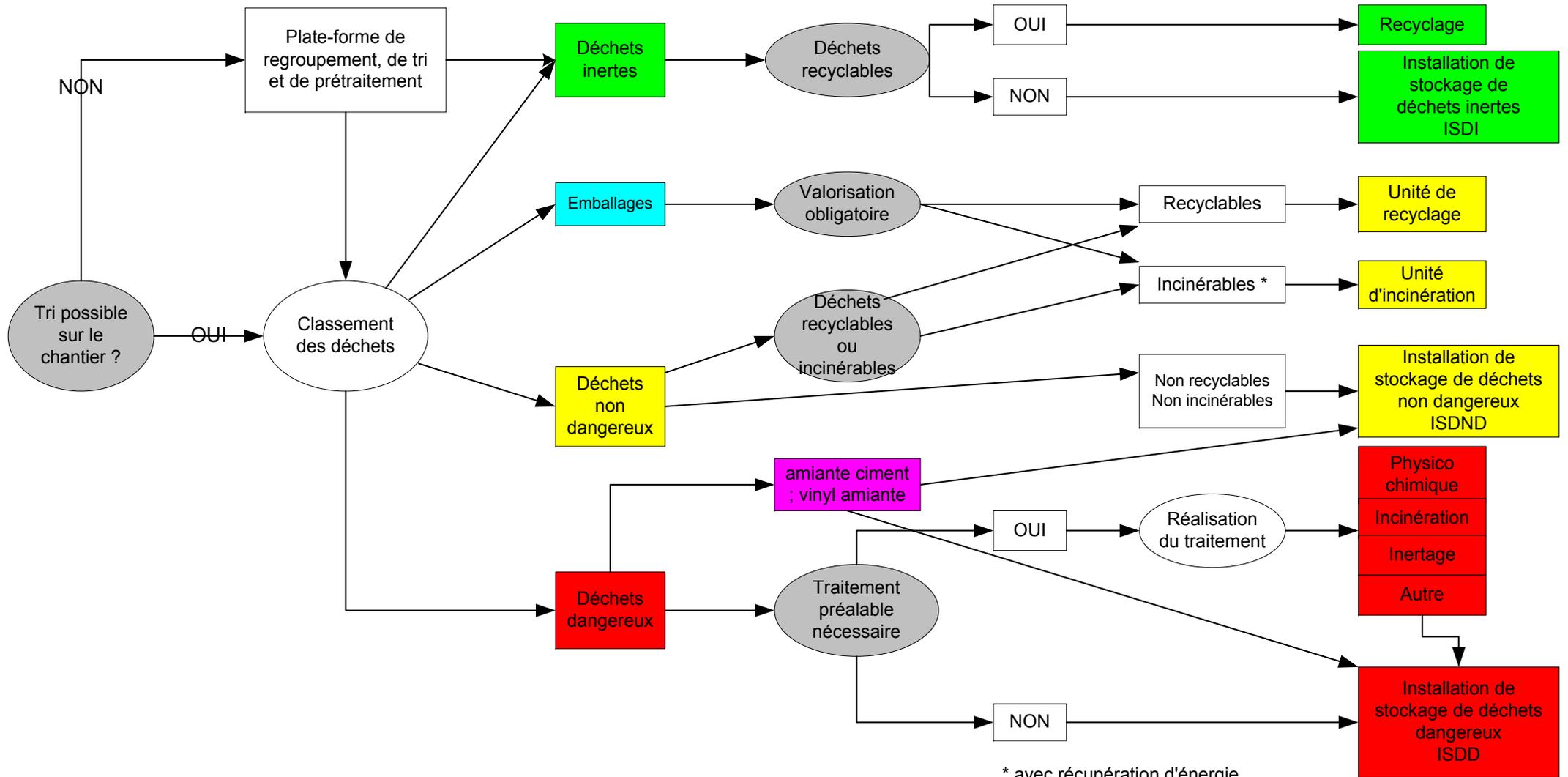
2° Paramètres à analyser en contenu total et valeurs limites à respecter :

| Paramètre | Valeur limite à respecter (*) exprimée en mg/kg de déchet sec |
|--|--|
| COT (carbone organique total) | 30 000 (**) |
| BTEX (benzène, toluène, éthylbenzène et xylènes) | 6 |
| PCB (polychlorobiphényles 7 congénères) | 1 |
| Hydrocarbures (C10 à C40) | 500 |
| HAP (hydrocarbures aromatiques polycycliques) | 50 |

(*) Les valeurs limites à respecter peuvent être adaptées par arrêté préfectoral dans les conditions spécifiées à l'article 10.

(**) Pour les sols, une valeur limite plus élevée peut être admise, à condition que la valeur limite de 500 mg/kg de matière sèche soit respectée pour le carbone organique total sur éluat, soit au pH du sol, soit pour un pH situé entre 7,5 et 8,0.

Organigramme général de la gestion des déchets



Manuel de Bonne Tenue de Chantier

Cahier SON : prévention des nuisances sonores et vibrations

Version 1



Direction Générale des Services

Réf. : MBTC SON - v1

Prévention des nuisances sonores et des vibrations

Principaux textes à respecter :

- Code de l'environnement, article L. 572-2, et le décret 95-79 du 23 janvier 1995, fixant les prescriptions prévues par l'article 2 de la loi 92-1444 du 31 décembre 1992 ;
- Code de l'environnement, Livre V : Prévention des pollutions, des risques et des nuisances, Titre VII : Prévention des nuisances sonores, Chapitre 1er : Lutte contre le bruit, articles R 571-1 à R 571-24 fixant les prescriptions prévues par l'article 2 de la loi 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit et relative aux objets bruyants et aux dispositifs d'insonorisation ;
- Arrêtés du 12 mai 1997 relatifs aux dispositions communes applicables aux matériels et engins de chantier, aux moto compresseurs, groupes électrogènes de puissance, groupes électrogènes de soudage, grues à tour, marteaux piqueurs et brise-béton, pelles hydrauliques, pelles à câbles, bouteurs, chargeuses et chargeuses pelleteuses ;
- Arrêté du 22 mai 2006 relatif aux émissions sonores dans l'environnement des matériels destinés à être utilisés à l'extérieur des bâtiments ;
- Règlement de Voirie de la commune ou des communes concernées par le chantier ;
- Règlement de Voirie du département des Hauts-de-Seine ;
- Arrêtés municipaux relatifs au bruit pris en application du décret 95-79 du 23 janvier 1995, s'ils existent.

Niveaux limites admissibles de puissance acoustique fixés par l'arrêté du 22 mai 2006.

| TYPE DE MATÉRIEL | PUISSANCE NETTE INSTALLÉE P, en kW Puissance électrique P_{el} (1), en kW Masse m de l'appareil, en kg | NIVEAU ADMISSIBLE de puissance acoustique, en dB/1 pW (2) | |
|---|--|---|---------------------------------------|
| | | Phase 1 à compter du 3 janvier 2002 | Phase 2 à compter du 3 janvier 2006 * |
| Engins de compactage (rouleaux compacteurs vibrants et plaques et pilonneuses vibrantes). | $P \leq 8$ | 108 | 105 |
| | $8 < P \leq 70$ | 109 | 106 |
| | $P > 70$ | $89 + 11 \lg P$ | $86 + 11 \lg P$ |
| Bouteurs sur chenilles, chargeuses sur chenilles, chargeuses-pelleteuses sur chenilles. | $P \leq 55$ | 106 | 103 |
| | $P > 55$ | $87 + 11 \lg P$ | $84 + 11 \lg P$ |
| Bouteurs, chargeuses, chargeuses-pelleteuses sur roues, tombereaux, niveleuses, compacteurs de remblais et de déchets, de type chargeuse, chariots élévateurs en porte à faux à moteur à combustion interne, grues mobiles, engins de compactage (rouleaux compacteurs non vibrants), finisseurs, groupes de puissance hydraulique. | $P \leq 55$ | 104 | 101 |
| | $P > 55$ | $85 + 11 \lg P$ | $82 + 11 \lg P$ |
| Pelles, monte-matériaux, treuils de chantier, | $P \leq 15$ | 96 | 93 |
| | $P > 15$ | $83 + 11 \lg P$ | $80 + 11 \lg P$ |
| Brise-béton, marteaux-piqueurs à main. | $m \leq 15$ | 107 | 105 |
| | $15 < m < 30$ | $94 + 11 \lg m$ | $92 + 11 \lg m$ |
| | $m \geq 30$ | $96 + 11 \lg m$ | $94 + 11 \lg m$ |
| Grues à tour. | | $98 + \log P$ | $96 + \log P$ |
| Groupes électrogènes de soudage, groupes électrogènes de puissance. | $P_{el} \leq 2$ | $97 + 11 \lg P_{el}$ | $95 + 11 \lg P_{el}$ |
| | $2 < P_{el} \leq 10$ | $98 + 11 \lg P_{el}$ | $96 + 11 \lg P_{el}$ |
| | $P_{el} > 10$ | $97 + 11 \lg P_{el}$ | $95 + 11 \lg P_{el}$ |
| Moto compresseurs. | $P \leq 15$ | 99 | 97 |
| | $P > 15$ | $97 + 2 \lg P_{el}$ | $95 + 2 \lg P_{el}$ |

* Les niveaux de puissance acoustique admissibles prévus pour la phase 2 ne sont pas applicables aux types de matériels suivants : rouleaux compacteurs à conducteur à pied ; plaques vibrantes (> 3 kW) ; pilonneuses vibrantes ; bouteurs (sur chenilles d'acier) ; chargeuses (sur chenilles d'acier > 55 kW) ; chariots élévateurs en porte-à-faux à moteur à combustion interne ; finisseurs équipés d'une poutre lisseuse comportant un dispositif de compactage ; brise-béton et marteaux-piqueurs à main à moteur à combustion interne ($15 < m < 30$).

Prescriptions supplémentaires :

Les chantiers seront organisés et équipés de manière à réduire le plus possible les bruits susceptibles de troubler la tranquillité des riverains. Les travaux exécutés après 22 h 00 et avant 07 h 00 feront le cas échéant, l'objet de prescriptions supplémentaires et le respect des textes ci-dessus sera d'une rigueur toute particulière.

Dans le cas de chantiers nécessitant le fonçage de palplanches, tubes ou pieux, l'entreprise devra fournir une notice justifiant le choix de la technique de fonçage retenue. Le fonçage par machine hydraulique devra être privilégié.

Cette notice précisera les niveaux prévisionnels de puissance acoustique en façade des immeubles riverains, les dispositions prises pour limiter les nuisances sonores, les horaires de travail et les moyens mis en œuvre pour informer les riverains.

Si des immeubles d'habitation ou de bureaux sont implantés à moins de 25 mètres du chantier, des mesures de bruit seront réalisées par l'entreprise avant le démarrage des travaux et pendant les travaux, transmises au maître d'œuvre et annexées à la fiche N° 3.

Responsabilités

L'entreprise s'assurera de l'homologation de ses engins et véhicules de chantier par rapport aux bruits émis. Dans le cas de matériel loué, elle demandera à son fournisseur la preuve de cette homologation pour chaque engin loué. Elle vérifiera notamment que la date de validité de cette homologation n'est pas dépassée. Ces éléments seront communiqués au maître d'œuvre.

L'entreprise utilisera de préférence un matériel insonorisé (si la technique en vigueur au moment du chantier le lui permet). Elle vérifiera que les engins utilisés ont été entretenus afin de rester conformes à leur homologation.

En fonction du type de matériel, les contrôles à effectuer par l'entreprise sont résumés ci-dessous :

| Type d'engin | Obligation du fabricant | Obligation du propriétaire | Vérifications par l'utilisateur (titulaire du marché) |
|---|---|---|---|
| Groupe électrogène, marteau-piqueur, Brise béton, Moto-compresseur, grue à tour, Pelle hydraulique, pelle à câble, bouteur, chargeuse et chargeuse-pelleteuse | <ul style="list-style-type: none">obtenir 1'attestation d'examen C.E.E. de typeapposer la marque sur les matériels conformes au type « examiné »établir un « certificat de conformité C.E.E. de type » pour chaque matériel livré conforme | n'utiliser que des matériels « examinés » être en possession de l'attestation C.E.E. de type ou du certificat de conformité C.E.E. entretenir le matériel | <ul style="list-style-type: none">Vérifier présence marque de conformité sur le matérielEn cas d'absence, demander de produire sous huit jours le document de conformitéVérifier l'état du matériel(capots d'insonorisation, volets fermés, silencieux en bon état) |
| Benne basculante, véhicule dont le moteur sert uniquement au déplacement du véhicule | faire réceptionner le véhicule par le service des mines | ne faire remplacer le silencieux d'échappement que par un modèle homologué | Vérifier le bon état du véhicule et évaluer le niveau sonore émis |
| Autre engin avec un moteur à explosion ou à combustion interne | <ul style="list-style-type: none">obtenir l'homologation ou avoir obtenu une autorisation individuelle par type d'enginsavec le matériel, remettre la copie de l'arrêté d'homologation, l'attestation de conformité ou la copie de la dérogationles arrêtés d'homologation peuvent prescrire des obligations complémentaires (apposition d'une plaque signalétique) | <ul style="list-style-type: none">être en possession de la copie de l'arrêté d'homologation, ou de l'attestation de conformité ou de la copie de l'autorisationmaintenir en bon état les dispositifs silencieux et les capots d'insonorisation | <ul style="list-style-type: none">Faire présenter la copie de l'arrêté d'homologation ou l'attestation de conformité ou la copie de l'autorisationVérifier que les volets sont fermésVérifier l'état du matériel (capots d'insonorisation, silencieux d'admission et d'échappement) |

Vibrations

Les vibrations mécaniques transmises dans l'environnement peuvent être source :

- de désordres sur les constructions,
- d'effets sur la santé des occupants de ces constructions.

Les effets des vibrations mécaniques sur les constructions comprennent :

- les effets directs (fissuration...) résultant de la mise en résonance par les vibrations entretenues, ou bien d'excitations répétées ou non, mais à niveau élevé, par les sources impulsionnelles ;
- les effets indirects par densification du sol.

L'entreprise devra étudier les risques d'émission de vibrations et les moyens de les limiter en adaptant les méthodes de travail, les matériels, les engins de chantier, l'outillage et les modalités de mises en œuvre.

Une attention particulière devra être apportée à la vitesse des engins de chantier, à l'état des pneumatiques et des moyens de roulement, à la planéité des pistes de circulation, à l'absence d'obstacles, de caniveaux et de trous.

Pour les chantiers de longue durée (> 3 mois) en zone urbanisée pour lesquels le risque d'émissions de vibration est avéré, il conviendra d'effectuer des nivellements directs de précision juste avant la début des travaux.

La périodicité des nivellements directs de précision sera fonction des conditions d'environnement et de la durée du chantier.

Objectif : prendre en compte l'environnement du chantier pour prévenir les pollutions, limiter les nuisances, préserver les ressources naturelles, les sites et le paysage.

à renseigner par le maître d'œuvre

| | | | | | |
|---|------------------------------|------------------------------|------------------------------|--------------------------------|--|
| Commune : | | | | | |
| Emprise(s) : | | | | | |
| Travaux : | | | | | |
| Cantonnement : | | | | | |
| Zone résidentielle | | Bureaux – Activités | | Densité de population | |
| <input type="checkbox"/> Oui | <input type="checkbox"/> Non | <input type="checkbox"/> Oui | <input type="checkbox"/> Non | <input type="checkbox"/> Forte | <input type="checkbox"/> Moyenne <input type="checkbox"/> Faible |
| Ambiance sonore du quartier avant chantier (calme, peu bruyant, bruyant, très bruyant) | | | | | |
| Existence d'un monument historique, site classé, site archéologique | | | | | |
| Prescriptions ou contraintes particulières (services communaux ou communautaires, PPRT, VNF, accès services publics d'urgence...) | | | | | |
| Existence de risques particuliers dans le voisinage : (ICPE, hôpital, écoles, circulation/stationnement, accès bâtiments, commerces, entreprises, autres...) | | | | | |
| Risque effondrement, mouvement de terrain | | | | | |
| Risques particuliers en berges de Seine (crue, arbres, ENS, péniches, industries, ERP, port...) | | | | | |
| Autres caractéristiques notables / conventions avec tiers : | | | | | |
| Communication en amont du projet | | | Réunion Mairie/CA | | |
| | | | Réunion publique | | |
| Présence d'amiante | | Oui | | Non | |
| Dossier technique amiante réalisé par le bureau agréé ci-contre | | Nom : | | | |
| | | N° d'agrément : | | | |
| | | Date de validité : | | | |

Fait à Nanterre

Signature du maître d'œuvre

Objectif : préserver les ressources naturelles, prévenir les pollutions, maîtriser la collecte, le transport, l'élimination et la valorisation des déchets.

Inventaire prévisionnel des déchets produits par le chantier si le diagnostic déchets n'a pas été joint au DCE ou à la commande

| Déchets inertes | Déchets non dangereux | Déchets dangereux | Déchets d'amiante |
|-----------------|-----------------------|-------------------|-------------------|
| | | | |

Filières prévues

| Type de déchet | Mode de valorisation, d'élimination ou de stockage | Coordonnées du transporteur | Date et préfecture ayant délivré l'agrément du transporteur | Coordonnées du centre de regroupement et/ou stockage | Date et préfecture ayant délivré l'autorisation du centre de regroupement et/ou stockage |
|----------------|--|-----------------------------|---|--|--|
| | | | | | |

Filière de secours prévue :

Documents annexes :

Copie des agréments transport et autorisations préfectorales pour les destinations finales

Moyens de transport prévus (en précisant si nécessaire la raison pour laquelle le transport par voie d'eau n'est pas retenu) :

Objectif : protéger la santé humaine, limiter les réclamations des parties intéressées, s'assurer du respect des exigences par le prestataire

| | | Oui | Non |
|------------------------|---|-----|-----|
| Emprises, cantonnement | Panneaux d'information du public implantés | | |
| | Clôture de chantier conforme (palissade, GBA,...) | | |
| | Implantation/aspect satisfaisants des bungalows | | |
| | Branchements/compteurs sur prélèvement AEP ou milieu naturel | | |
| | Protection des arbres, du mobilier urbain présents dans l'emprise | | |
| Signalisation | Signalisation horizontale conforme (marquage au sol, GBA,...) | | |
| | Signalisation verticale conforme (panneaux AK5, spécifications de la police ou de la voirie, panneau K8...) | | |
| | Visibilité nocturne satisfaisante (signalisation rétro réfléchissante, feux jaunes clignotants, tri flash, spécifications de la police ou de la voirie...) | | |
| | Cheminements piétons aménagés (déviation, passages piétons, accessibilité aux propriétés riveraines...) | | |
| Aires | Stockages d'hydrocarbures et produits dangereux conformes (bac de rétention, protection contre les intempéries, fixation au sol, mise à la terre des réservoirs) | | |
| | Dépôt de matériaux et produits non dangereux conforme : aire protégée des intempéries et imperméabilisée si risque de pollution du sous sol ou des eaux superficielles | | |
| | Aire de nettoyage des camions avec bac de décantation | | |
| | Aire de tri et stockage des déchets de chantier | | |
| | Aire de stockage des déchets de chantier, sans tri | | |
| | Bacs pour la collecte des déchets ménagers et assimilés | | |
| Autres | Description : | | |
| Documents annexes | CR de réunion préalable à un chantier CR de réunions concessionnaires Dossier d'exploitation voirie (lorsqu'il est nécessaire) Arrêtés d'autorisation : Plan d'emprise visé | | |

| | |
|---------------------|------------------------|
| Pour l'entrepreneur | Pour le maître d'œuvre |
| A _____, le _____ | A _____, le _____ |

Objectif : préserver les ressources naturelles, prévenir les pollutions, privilégier la valorisation matière et énergie.

Cette fiche est à adapter sur la base de l'inventaire prévisionnel des déchets

| Catégorie de déchets | Tonnage ou volume produits | Tonnage ou volume valorisés | Méthode* |
|--|----------------------------|-----------------------------|----------|
| Déchets inertes | | | |
| Déchets équipements électriques et électroniques (D3E) | | | |
| Emballages | | | |
| Déchets non dangereux | | | |
| Déchets d'amiante | | | |
| Déchets dangereux | | | |

*** Méthodes :**

- R = recyclage ou réutilisation
- I = incinération avec récupération d'énergie

➤ Observations/précisions sur le recyclage ou la réutilisation

Centre de valorisation :

Exploité par :

Objectif : protéger la santé humaine, prévenir les pollutions sonores, éviter les réclamations des parties intéressées.

| Engins utilisés sur le chantier | | | |
|---------------------------------|--|------------------------------------|---------------------------|
| Type d'engin | Certificat de conformité ou homologation | Date de validité de l'homologation | Date du dernier entretien |
| | | | |

| Organisation du chantier | |
|---|--|
| Horaires de travail | |
| Localisation des sources sonores : | |
| Moyens utilisés pour diminuer la propagation du son et limiter l'exposition des riverains (y compris adaptation des horaires) : | |

Documents annexes :

- copie des homologations des engins utilisés
- résultats des mesures de niveau sonore lors des travaux particulièrement bruyants

Objectif : préserver les ressources naturelles, réduire la pollution du milieu naturel.

| | |
|--|--|
| Prélèvements sur le réseau public de distribution d'eau potable en M³/semaine ou mois selon la durée du chantier | |
| Préciser les usages qui en sont faits : | |
| Compteur 1 : | |
| Compteur 2 : | |

| | |
|---|--|
| Prélèvements sur le milieu naturel (Seine, nappe..) en M³/semaine ou mois selon durée du chantier | |
| Préciser les usages qui en sont faits : | |
| Compteur 1 : | |
| Compteur 2 : | |

| | |
|-------------------------------------|--|
| Identification du rejet | |
| Adresse du point de rejet | |
| Date de début du rejet | |
| Date prévisionnelle de fin de rejet | |

| | |
|------------------------|--|
| Nature du rejet | |
| Eaux du réseau public | |
| Eaux d'exhaure | |

| | | | |
|--|-----------------|-----------------|-----------------|
| Débit moyen estimé du rejet en m3/j * | | | |
| | Phase travaux 1 | Phase travaux 2 | Phase travaux 3 |
| Réseau public | | | |
| Exhaure | | | |
| Total | | | |

* Sur toute la durée du chantier ou par grandes phases prévisionnelles de réalisation.

| | |
|--|--|
| Contrôles | |
| Moyens d'auto- contrôle de la qualité du rejet | |
| Moyens de contrôle du débit | |

Fiche à adapter à la nature, importance du chantier, installations de traitement ou de prévention des pollutions.

Objectif : s'assurer du respect des exigences par le prestataire, illustrer l'évolution environnementale du chantier, enregistrer les opérations d'entretien et de contrôle.

| | |
|---------------|--|
| Date : | |
| Etablie par : | |

| REDUCTION DES EMISSIONS SONORES | |
|----------------------------------|---|
| Nouvel engin arrivé Date/type | Date du dernier entretien (joindre copie rapport) |
| | |

| DECHETS | | | |
|------------------------|-------------------|--------------|---|
| Nature/type de déchets | Date d'enlèvement | Volume/poids | Destination (Valorisation ou Elimination) |
| | | | |

| POLLUTION DE L'EAU ET DU SOL | |
|-------------------------------|--|
| Bac de décantation vidé le : | |
| Autres opérations d'entretien | |

| REJETS D'EAUX DE CHANTIER | |
|-----------------------------|--|
| Type de contrôle effectué : | |
| Date du contrôle | |

| | |
|-------------------|---|
| Documents annexes | Copie des homologations et certificats d'entretien Copie des bons de pesage Bordereaux de suivi |
|-------------------|---|

⁴ à remplir par l'entreprise à chaque livraison d'un nouvel engin de chantier, d'enlèvement de déchets, d'opérations d'entretien du bac de décantation ou de contrôle des rejets.

Objectif : s'assurer du respect des exigences par le prestataire, préserver l'environnement, les ressources naturelles, les sites et le paysage, éviter les réclamations des parties intéressées.

Les critères d'évaluation doivent être adaptés par le maître d'œuvre selon la nature du chantier, les aspects environnementaux identifiés, les exigences des parties intéressées, la sensibilité du milieu... ainsi que le total des points.

Date du contrôle :

Fait par :

| Critères | Notation | | | | Note | Coef | Points |
|---|---|--|----------------------------|---------------------------------------|------|------|--------|
| | 0 | 2 | 4 | 6 | | | |
| Bungalows (état visuel) | Mauvais | Moyen | Bien | Très bien | | 1 | |
| Panneaux d'information au public | Inexistants | Non conforme | Incomplète | Conforme et propre | | 2 | |
| Clôture de chantier | Inexistante ou incomplète et dangereuse | Non agréée ou incomplète et non dangereuse | Agréée mauvais état | Agréée bon état | | | |
| Protection physique des arbres | Inexistante | Inefficace | Efficace | Bon état et efficace | | | |
| Propreté des abords du chantier et du chantier | Mauvais | Moyen | Bien | Très bien | | | |
| Propreté des abords de l'emprise, de l'emprise et du cantonnement | Mauvais | Moyen | Bien | Très bien | | | |
| Tenues vestimentaires | Mauvais | Moyen | Bien | Très bien | | | |
| Traitement des réclamations | Non conforme | Conforme mais Incomplet | Conforme et complet | Conforme et novateur | | | |
| Rejets des eaux de chantier | Non conforme | Incomplet | Conforme et complet | Conforme et novateur | | | |
| Signalisation réglementaire | Inexistante | Non conforme | Incomplète | Conforme et propre | | 3 | |
| Chemins piétons (déviation) | Inexistants | Moyens | Bien | Très bien | | | |
| Engins de chantier | Bruits, fumées, poussières | Bien mais non arrêt des moteurs | Non étiquetage du matériel | Pas de problèmes visibles ou audibles | | | |
| Nuisances sonores, vibrations et pollution | Mauvais | Moyen | Bien | Très bien | | | |
| Stockage, tri, enlèvement, transport, élimination/recyclage des déchets | Non conforme | Incomplet | Conforme et complet | Conforme et novateur | | | |

Grille d'évaluation de la note globale

| Points obtenus/maximum (%) | < 40 % | 40 à 59 % | 60 à 79 % | 80 à 100 % |
|---------------------------------|--------|-----------|-----------|------------|
| Evaluation de la note globale : | 0 | 10 | 15 | 20 |
| Note globale retenue : | | | | |

Commentaires/observations

Objectif : constater et enregistrer les incidents, accidents à l'origine d'impacts directs ou indirects sur l'environnement.

Cette fiche peut permettre au maître d'œuvre d'ouvrir une fiche ACP en parallèle.

| | |
|---------------|--|
| Date : | |
| Etablie par : | |

| |
|-----------------------|
| Nature de l'évènement |
| |

| |
|--|
| Impacts environnementaux constatés et potentiels |
| Constatés |
| |
| Potentiels |
| |

Joindre le rapport d'analyse causes – effets (méthode 5 M ou équivalent)

| Interventions organismes | Oui | Non |
|-----------------------------------|-----|-----|
| Police | | |
| Police fluviale | | |
| Pompiers | | |
| Service de Navigation de la Seine | | |
| Mairie/CA | | |

Tiers impactés : Oui Non Réclamations des riverains Oui Non

| |
|---|
| Mesures prises immédiatement (curatives ou correctives) |
| |

| |
|---|
| Mesures à prendre pour éviter le renouvellement |
| |

| | |
|---------------|--------------------|
| Responsable : | A faire avant le : |
|---------------|--------------------|

Documents annexes : Constats, rapports, photos...

Fiche visée par le maître d'œuvre le



Modélisation statique pour l'étude d'impact de l'enquête publique de l'aménagement de l'échangeur de la Manufacture.

Sommaire

- A | SITUATION ACTUELLE (P.3)
- B | HORIZON « MISE EN SERVICE » : 2021 (P.17)
- C | HORIZON « A TERME » : 2030 (P.31)

DOSSIERS DETAILLES

- | DOSSIER COMPLET DES ANALYSES DE FONCTIONNEMENT DES CARREFOURS (P.39)
- | DETAIL DE LA MODELISATION DE TRAFICS (P.78)

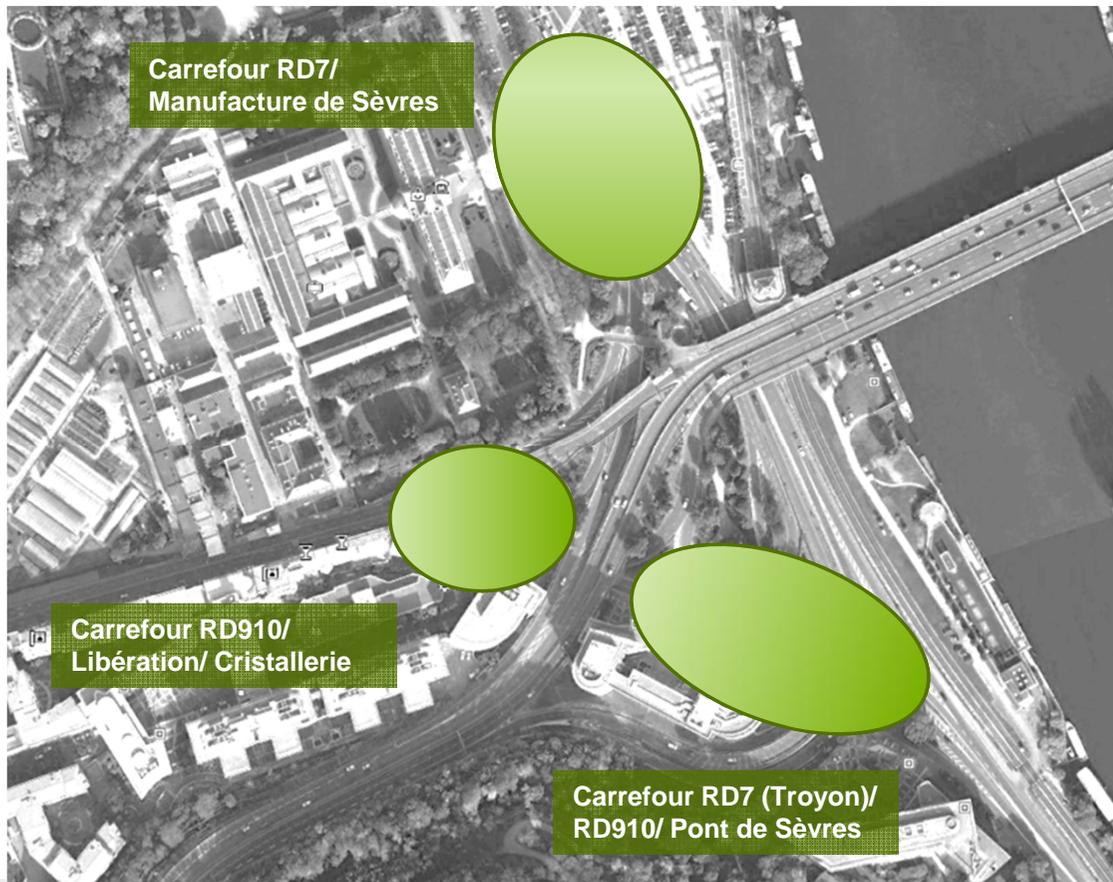


SITUATION ACTUELLE

- ▶ Fonctionnement actuel des carrefours de l'échangeur
- ▶ Mise en place du modèle et calage de la situation actuelle

Fonctionnement actuel de l'échangeur

L'échangeur de la Manufacture est aujourd'hui composé de 3 carrefours principaux :



▶ Carrefour RD7/
Manufacture de Sèvres

▶ Carrefour RD910/
Libération/ Cristallerie

▶ Carrefour RD7 (Troyon)/
RD910/ Pont de Sèvres

Fonctionnement actuel de l'échangeur

Méthodologie :

- ▶ Une analyse statique du fonctionnement de ces carrefours va permettre de déterminer leur charge aux heures de pointe du matin et du soir.
- ▶ Cette analyse se base sur les comptages directionnels de chaque carrefour réalisés par le Conseil Général des Hauts-de-Seine en décembre 2011
- ▶ L'analyse statique s'appuie sur les diagrammes de fonctionnement réalisés par Aximum (phasage du carrefour, diagramme de feux)
- ▶ Les slides suivantes présentent synthétiquement les résultats. Le dossier complet des analyses de fonctionnement des carrefours est décrit à partir de la slide 37.

Fonctionnement actuel de l'échangeur

Nota : Les résultats des analyses de capacité présentés en situation actuelle sont sous-évalués par rapport à la réalité. En effet, les comptages directionnels ne prennent en compte que les trafics ayant franchi les carrefours. Ils ne prennent pas en compte la demande de véhicules présente en entrée de carrefour qui n'a pas réussi à franchir la ligne de feux durant la période de comptage et qui génère une file d'attente.

On constate, en effet, en période normale et aux heures de pointe, des files d'attentes récurrentes sur les branches suivantes :

- ▶ Carrefour de la manufacture : des remontées de files sur la RD 7 NORD pouvant atteindre le Pont de Saint-Cloud
- ▶ Carrefour de la Cristallerie : des remontées de files sur la RD 910 OUEST pouvant atteindre la RD 406



Fonctionnement actuel de l'échangeur

► Carrefour RD7/ Manufacture : résultats de l'analyse statique

- > Le mouvement RD7 sud vers la RD7 nord est le mouvement principal du carrefour (environ 2650 véhicules à l'HPM)

→ Les réserves de capacités strictement supérieures à 50% témoignent d'un bon écoulement des véhicules.

- > Cependant, à l'HPM, le mouvement depuis la RD7 nord vers la RD7 sud est le plus contraint, avec une réserve de capacité atteignant 4% et une remontée de files d'attente maximale d'environ 350m.



Fonctionnement actuel de l'échangeur

► Carrefour RD7/ Manufacture : résultats de l'analyse statique

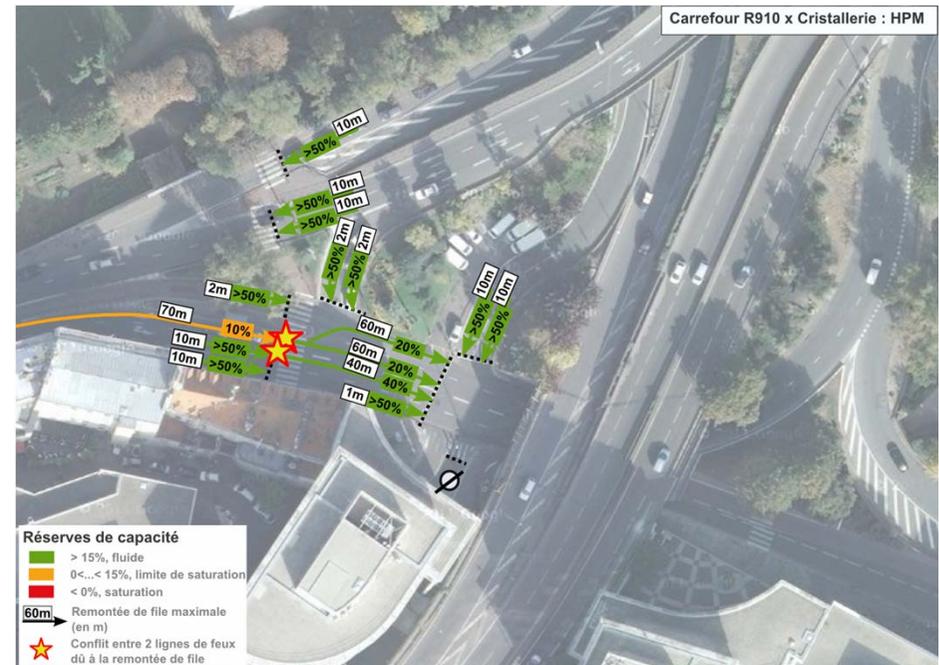
- > A l'HPS, le fonctionnement de ce carrefour est identique à l'HPM :
 - Le mouvement principal (RD 7 Sud → RD7 nord) s'écoule correctement (environ 2950 UVP/h à l'HPS)
 - Les réserves de capacités les moins élevées se situent en entrée du carrefour pour le mouvement RD 7 nord → RD7 sud. Elles sont néanmoins plus élevées qu'à l'HPM (12% de réserve de capacité et des remontées de files maximales de 270m) et indiquent des saturations ponctuelles.



Fonctionnement actuel de l'échangeur

► Carrefour RD910 / Libération/ Cristallerie : résultats de l'analyse statique

- > A l'HPM, le flux principal du carrefour correspond aux véhicules arrivant de la RD910 ouest rejoignant la rue Troyon.
- > A l'HPM, le mouvement depuis la RD910 ouest vers la RN118 est le plus contraint avec environ 1500 véhicules sur deux voies. La réserve de capacité est d'environ 11% avec une remontée de files maximale d'environ 70m.



Fonctionnement actuel de l'échangeur

► Carrefour RD910 / Libération/ Cristallerie : résultats de l'analyse statique

- > A l'HPS, le mouvement principal est inversé : **depuis le Pont de Sèvres vers la RD910 ouest**. Environ 1200 véhicules empruntent ce parcours.

→ A l'HPS, le carrefour fonctionne correctement.

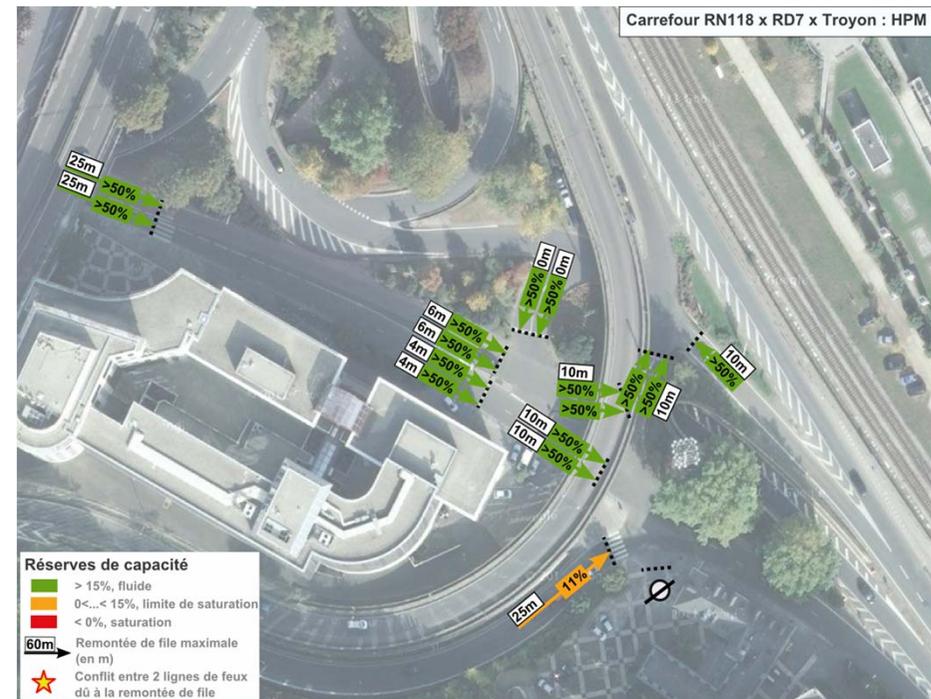


Fonctionnement actuel de l'échangeur

▶ Carrefour RD7 (Troyon) / RD910/ Pont de Sèvres : résultats de l'analyse statique

- > A l'HPM, La bretelle de sortie depuis la RN118 est légèrement saturée avec une réserve de capacité d'environ 11%. Une adaptation des durées de vert sur le carrefour pourrait permettre un meilleur écoulement de cette branche.

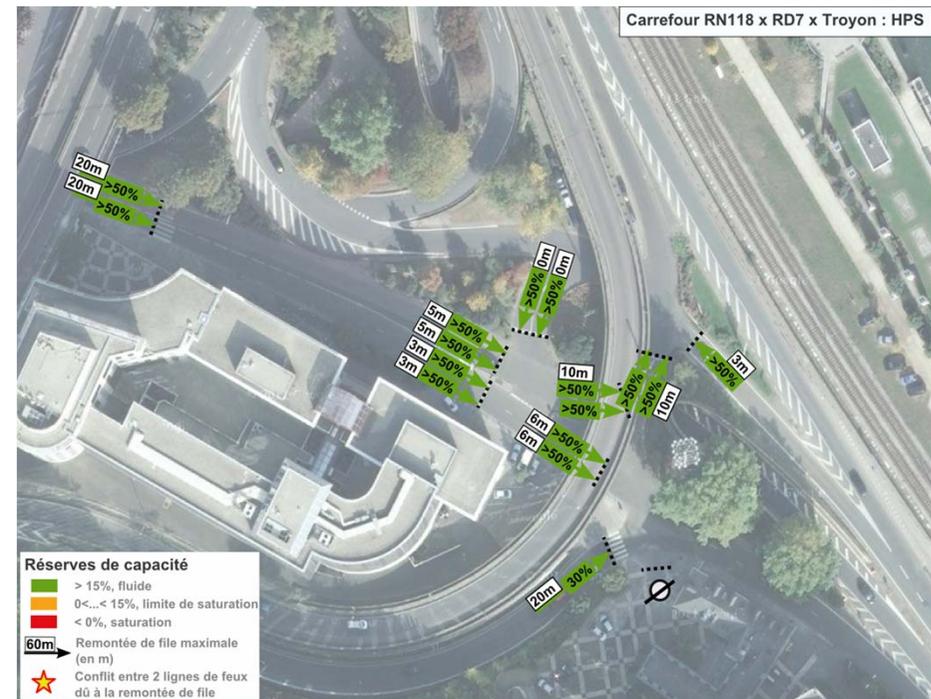
→ Le fonctionnement du carrefour est relativement satisfaisant



Fonctionnement actuel de l'échangeur

▶ Carrefour RD7 (Troyon) / RD910/ Pont de Sèvres : résultats de l'analyse statique

- > Aux deux heures de pointe, le fonctionnement du carrefour est relativement satisfaisant.
- > Nous ne relevons pas de fort mouvement de trafic.

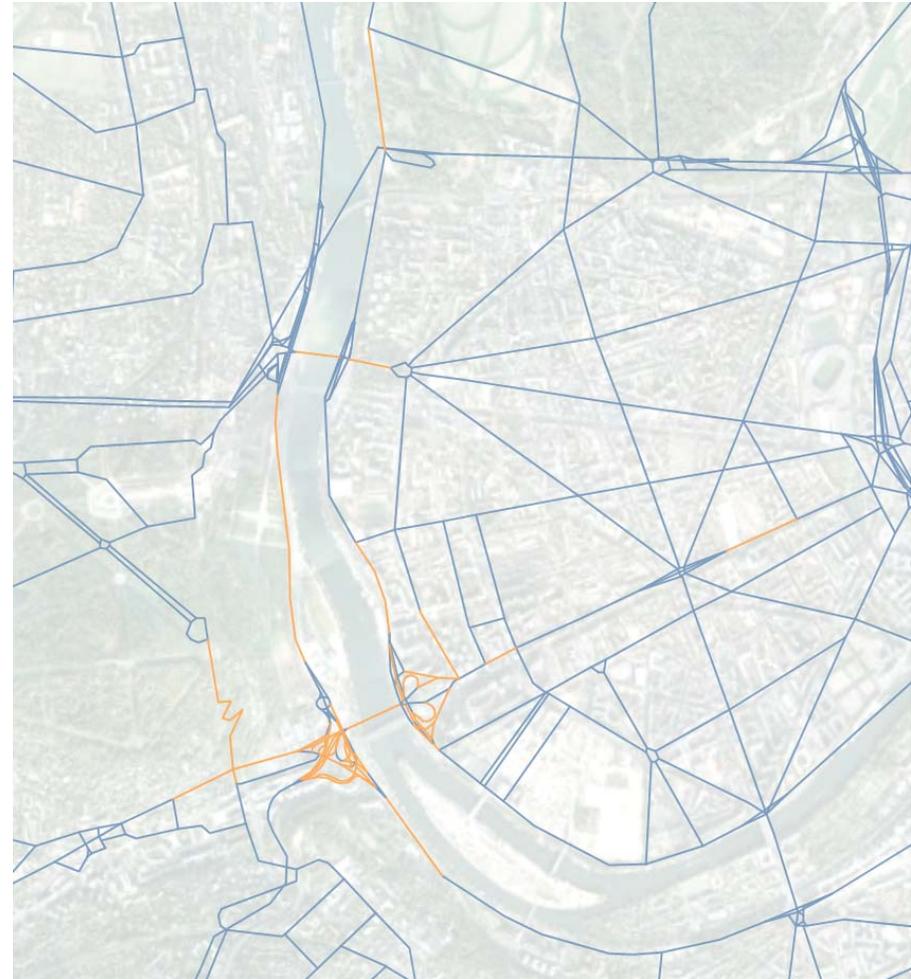


Mise en place du modèle actuel

- ▶ **Définition** : Le modèle de trafic permet de reconstituer les trafics circulant sur le réseau de voirie par sens aux heures de pointe du matin et du soir
- ▶ **Les grandes étapes** de la constitution du modèle actuel:
 - > Etablir un cordon sur la base du modèle DREIA
 - > Affiner le réseau de voirie
 - > Affiner la matrice de la demande
 - > Caler le 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.





| | | |
|-----|-------------------|--------------------|
| HPM | CARTE DES CHARGES | Situation Actuelle |
| | uvp / heure | |



| | | |
|-----|-------------------|--------------------|
| HPS | CARTE DES CHARGES | Situation Actuelle |
| | u/v / heure | |



HORIZON 2021

- ▶ MISE EN PLACE DU MODELE FUTUR « 2021 »
- ▶ ANALYSE DU FONCTIONNEMENT FUTUR

Mise en place du modèle de trafic futur - 2021

► Méthodologie générale

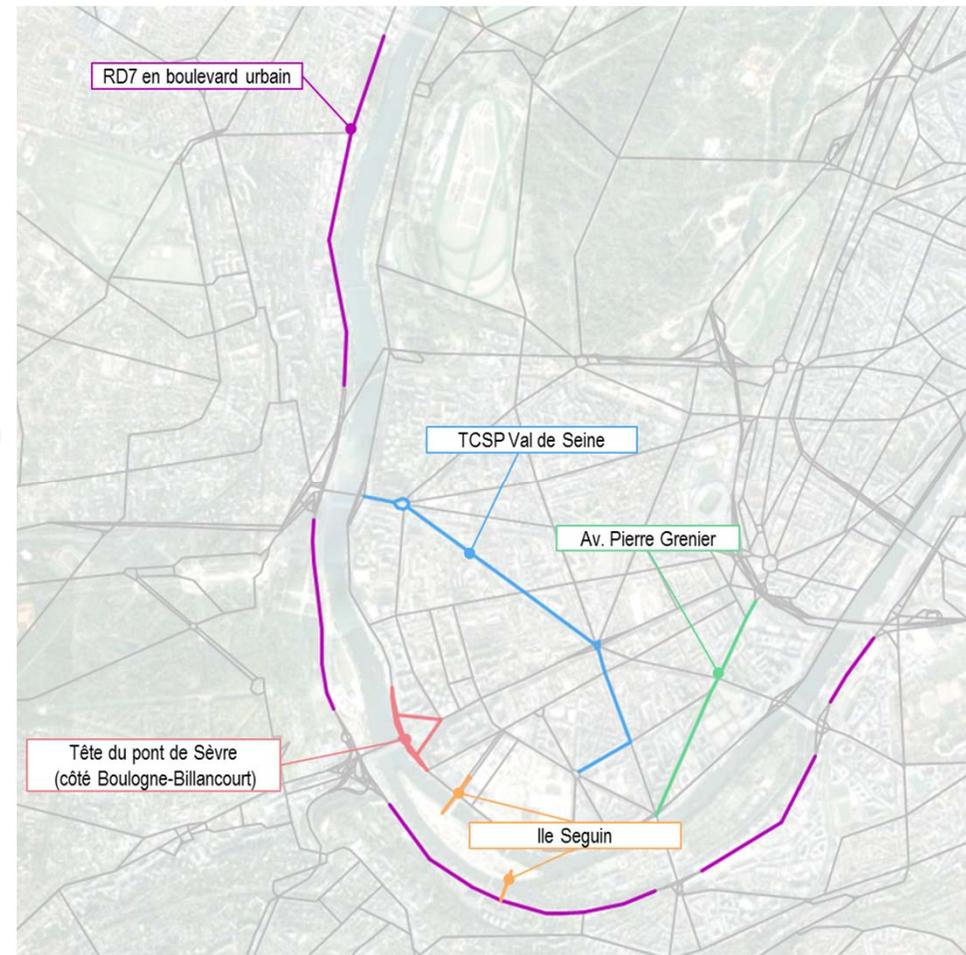
- > La **construction du modèle à l'horizon 2021** passe par deux étapes :
 - **1 - Constitution de la matrice de la demande future** :
La matrice de la demande future correspond à la matrice actuelle à laquelle sont ajoutées les générations liées au développement des projets dans le secteur. (détails des projets disponibles dans le dossier détaillé p.88 à 91)
 - **2 - Prise en compte des projets d'aménagement de voirie** afin d'obtenir le réseau de voirie futur à l'horizon 2021.
Les projets d'aménagement pris en compte sont détaillés page suivante.
- > Les slides suivantes présentent synthétiquement le modèle de trafic futur et les analyses de fonctionnement des carrefours à l'horizon 2021. Le dossier complet est décrit à partir de la slide 37.

Mise en place du modèle de trafic futur - 2021

► Prise en compte des projets d'aménagement de voirie

> Modèle de référence :

- Aménagement de la RD 7 en boulevard urbain
- Aménagement de la tête du Pont de Sèvres à Boulogne-Billancourt
- Aménagement de l'avenue Pierre Grenier

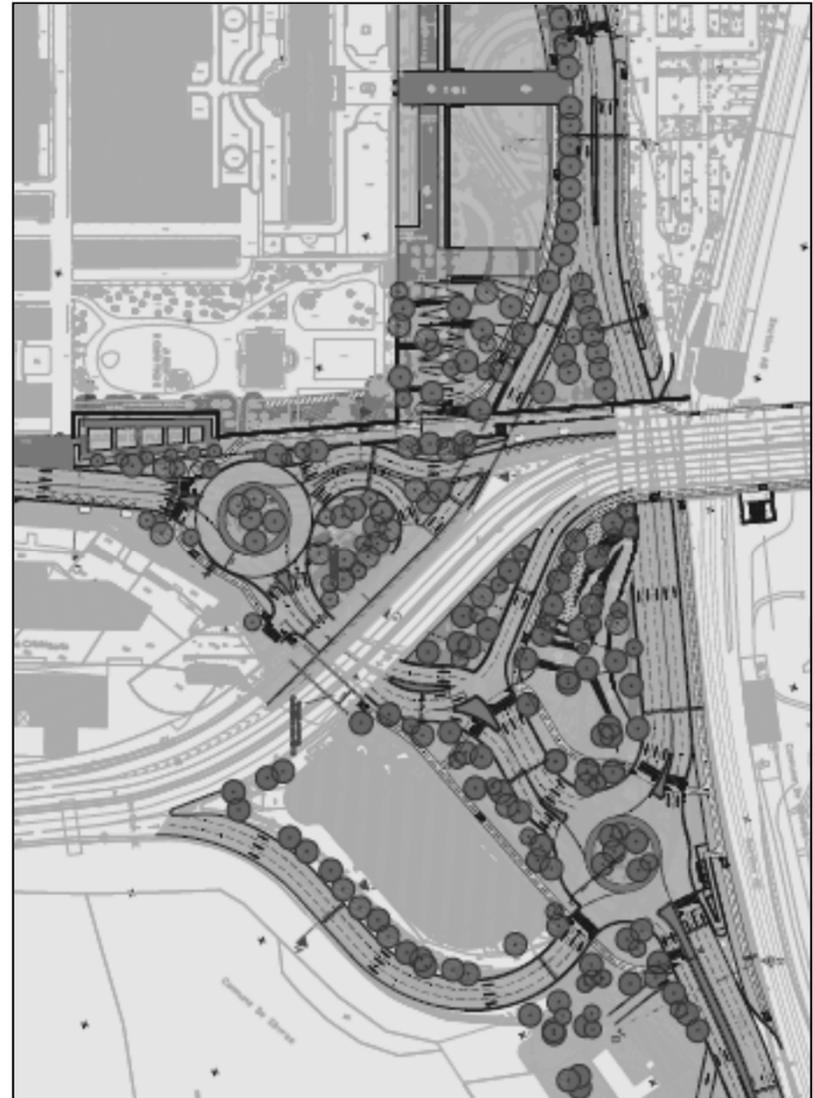


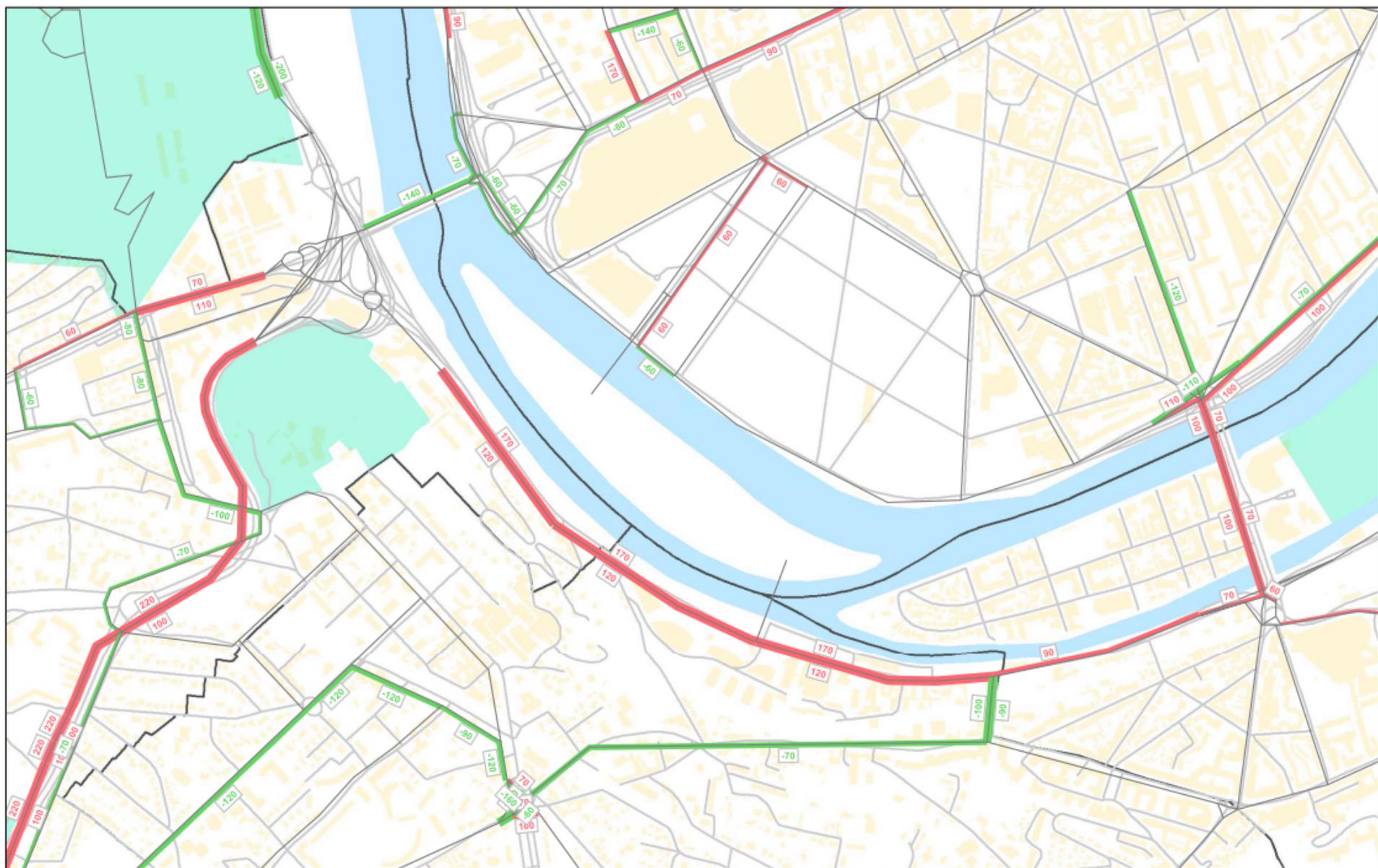
Mise en place du modèle de trafic futur - 2021

- ▶ **A l'horizon 2021, 4 scénarii ont été effectués :**
 - > Scénario 1 : RD 1 à **2X1 voies** **sans** le nouvel aménagement de l'échangeur
 - > Scénario 2 : RD 1 à **2X2 voies** **sans** le nouvel aménagement de l'échangeur
 - > Scénario 3 : RD 1 à **2X1 voies** **avec** le nouvel aménagement de l'échangeur
 - > Scénario 4 : RD 1 à **2X2 voies** **avec** le nouvel aménagement de l'échangeur

Mise en place du modèle de trafic futur - 2021

- ▶ Pour l'ensemble des scénarii, périmètre de mise à 2X1 voies ou 2X2 voies de la RD 1 s'étend du Pont de Sèvres au boulevard Périphérique.
- ▶ Pour les scénarii 3 et 4, la géométrie du nouvel aménagement pris en compte dans le modèle est présenté sur le schéma ci-contre.





| | | |
|--------------|---|--------------|
| RD 1 - 2 X 2 | CARTE DE DIFFERENCE AVEC PROJET - SANS PROJET | HORIZON 2021 |
| HPS | uvp / heure (> 50 UVP/h) | |

Impact de l'aménagement de l'échangeur

- ▶ **Les impacts de l'aménagement de l'échangeur sont localisés autour du nouvel aménagement.**
- ▶ Aux deux heures de pointe, quelque soit la configuration de la RD 1 (2X2 voies ou 2X1 voies), le nouvel aménagement de l'échangeur génère **un trafic supplémentaire sur la RD 7 sur la section entre la Pont de Sèvres et le Pont de Billancourt** (environ 250 UVP/h supplémentaires deux sens confondus). Ce trafic supplémentaire est lié au nouvel aménagement car il facilite, par rapport à l'aménagement actuel, les échanges entre notamment la RD 7 sud et la N118.
- ▶ Les autres impacts identifiés concernent :
 - > 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).
 - > le trafic sur le Pont de Sèvres
Comme indiqué précédemment, la géométrie de l'échangeur facilite les échanges entre la RD 7 sud et la RN118. 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.

sur lesquelles l'aménagement génère un trafic en moins.

Analyse du fonctionnement futur – sans projet

- ▶ Géométrie des carrefours : identique à l'actuel
- ▶ L'analyse statique se base sur les trafics directionnels de chaque carrefour extraits du modèle de trafic à l'horizon 2021 en fonction des deux scénarios :
 - > RD1 à 2x1 voies de circulation (scénario 1)
 - > RD1 à 2x2 voies de circulation (scénario 2)
- ▶ Le phasage des carrefours et les durées de cycle de l'analyse du fonctionnement futur sans projet sont identiques à la situation actuelle.
- ▶ Les durées de vert des lignes de feux ont été ajustées par rapport à la situation actuelle. Cela permet d'optimiser le fonctionnement du carrefour en fonction de la charge de trafic projetée à horizon 2021.

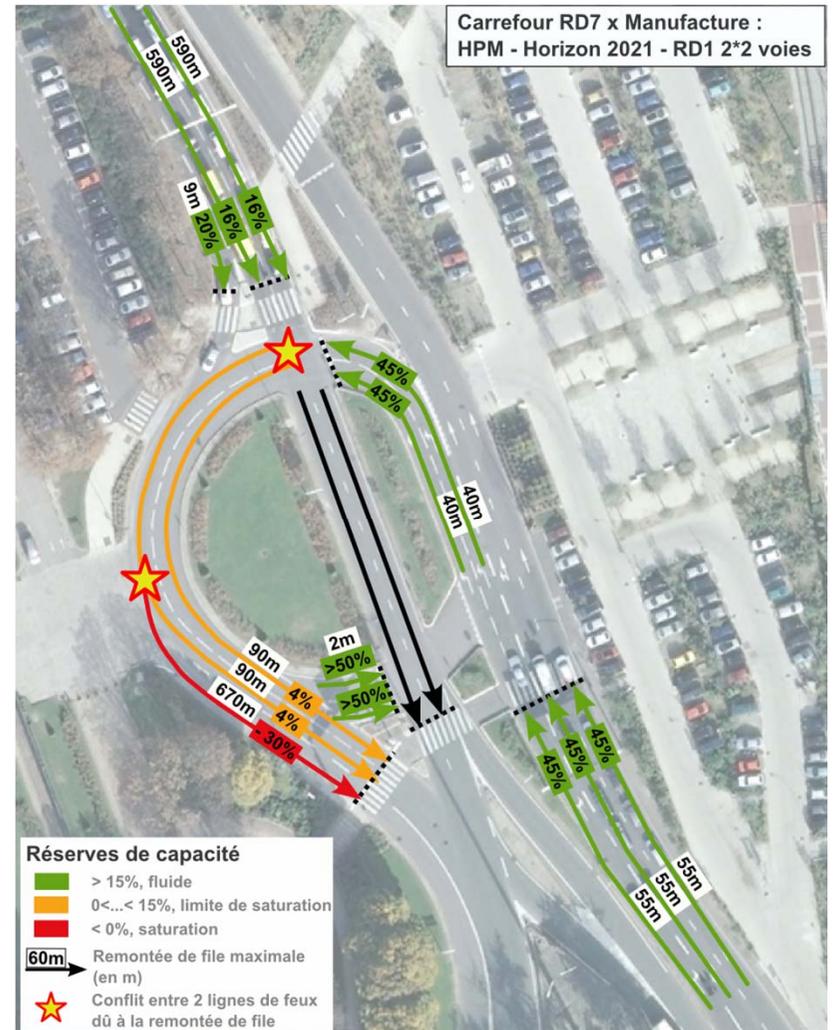
Analyse du fonctionnement futur – sans projet

- ▶ Scénario 1 : RD 1 à 2X1 voies sans le nouvel aménagement de l'échangeur
 - ▶ Le fonctionnement du carrefour pour ce scénario est **semblable à la situation actuelle pour les deux heures de pointe**
- > Carrefour RD7/ Manufacture
 - > Perturbations ponctuelles sur la RD 7 Nord
- > Carrefour RD910 / Libération/ Cristallerie
 - > Des perturbations ponctuelles sont présentes à l'HPM sur le mouvement RD 910 ouest → N 118
- > Carrefour RD7 (Troyon) / RD910/ Pont de Sèvres
 - > Bon fonctionnement général



Analyse du fonctionnement futur – sans projet

- ▶ Scénario 2 : RD 1 à 2X2 voies sans le nouvel aménagement de l'échangeur
 - > Carrefour RD7/ Manufacture
 - > A l'HPM, des difficultés de circulations sont observées sur le mouvement de traversée du carrefour.
 - > Le fonctionnement à l'HPS est semblable à la situation actuelle
 - > Carrefour RD910 / Libération/ Cristallerie
 - > Les observations apportées lors de l'analyse de la situation actuelle se retrouvent dans ce scénario et sont accentuées par l'augmentation du trafic entrant dans le carrefour.
 - > Carrefour RD7 (Troyon) / RD910/ Pont de Sèvres
 - > Le fonctionnement du carrefour à l'HPM et l'HPS est semblable à la situation actuelle

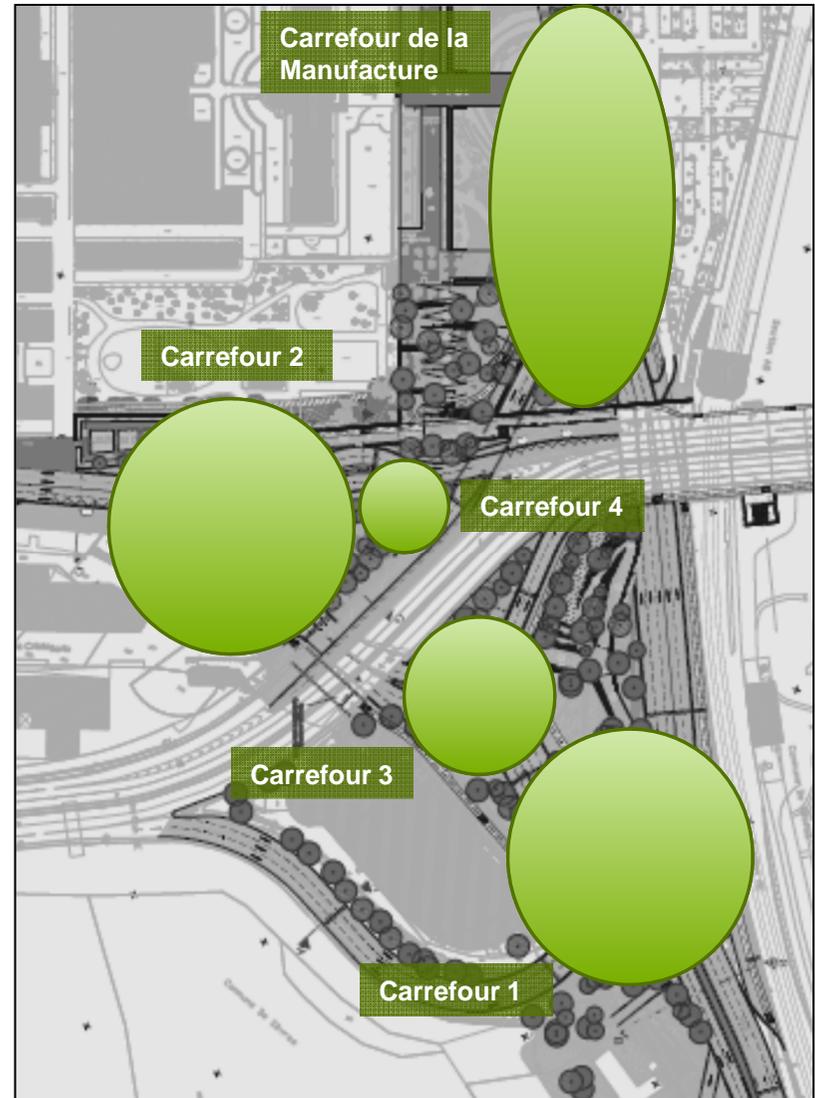


Analyse du fonctionnement futur – avec projet

Dans un 2nd temps, il s'agit d'analyser le fonctionnement de l'échangeur de la manufacture en considérant le nouvel aménagement. A l'horizon 2021, l'échangeur de la manufacture est réaménagé avec un fonctionnement davantage urbain intégrant :

- ▶ Deux giratoires à feux :
 - > Carrefour 1 : RD7/Sortie RN118
 - > Carrefour 2 : RD910/RD7

- ▶ Trois carrefours à feux :
 - > Carrefour 3 : Intermédiaire
 - > Carrefour 4 : RD7 venant de St Cloud/ Bretelle RN118 vers Province
 - > Carrefour de la Manufacture

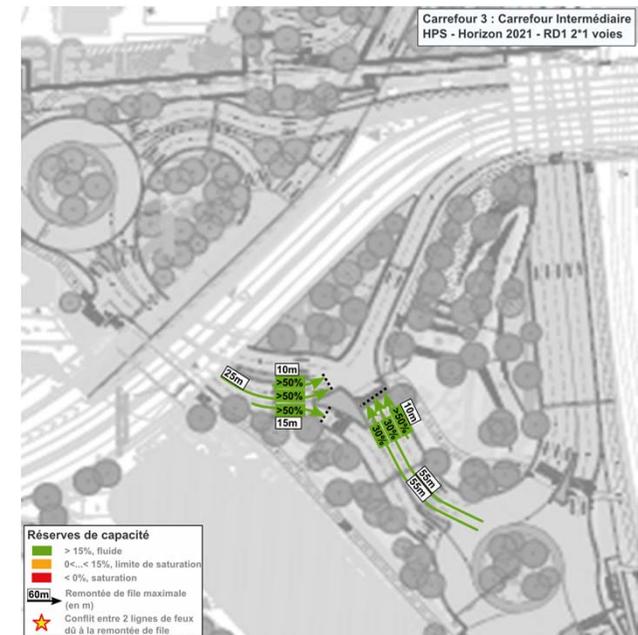
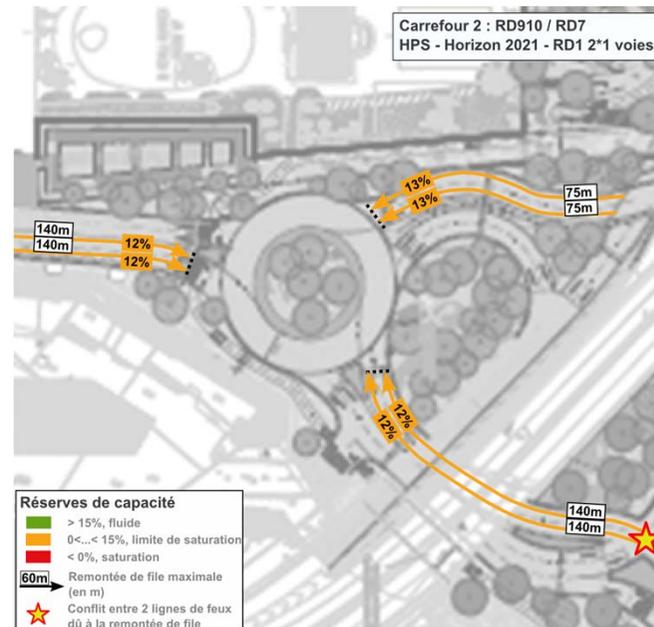


Analyse du fonctionnement futur – avec projet

- ▶ L'analyse du fonctionnement futur des carrefours est réalisée à l'horizon 2021, en considérant le nouvel aménagement de l'échangeur de la manufacture, présenté dans la slide précédente.
- ▶ L'analyse statique se base sur les trafics directionnels de chaque carrefour extraits du modèle de trafic à l'horizon 2021 en fonction des deux scénarios :
 - > RD1 à 2x1 voies de circulation
 - > RD1 à 2x2 voies de circulation

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



Analyse du fonctionnement futur – avec projet

- ▶ Scénario 1 : RD 1 à 2X1 voies avec le nouvel aménagement de l'échangeur
 - ▶ Le **carrefour 2, RD910/RD7**, apparaît comme le plus contraint aux deux heures de pointe
 - > Carrefour 1 : RD7/Sortie RN118
 - > Perturbations ponctuelles sur la RD 910 à l'HPM, avec des remontées de files impactant le carrefour intermédiaire
 - > Carrefour 2 : RD910/RD7
 - > A l'HPM, fort mouvement RD 910 ouest → N 118 et RD 910 ouest → RD7 sud
 - > Des perturbations ponctuelles sont présentes à l'HPS sur l'ensemble des axes entrants du giratoire
 - > Carrefour 3 : Carrefour intermédiaire entre 1 et 2
 - > Bon fonctionnement général
- ▶ Scénario 2 : RD 1 à 2X2 voies avec le nouvel aménagement de l'échangeur : le fonctionnement des carrefours est similaires avec le scénario 1 (RD1 à 2x1 voies)



HORIZON 2030

- ▶ MISE EN PLACE DU MODELE FUTUR « 2030 »
- ▶ PRESENTATION DES TRAFICS FUTURS « 2030 »

Mise en place du modèle de trafic futur - 2030

► Méthodologie générale

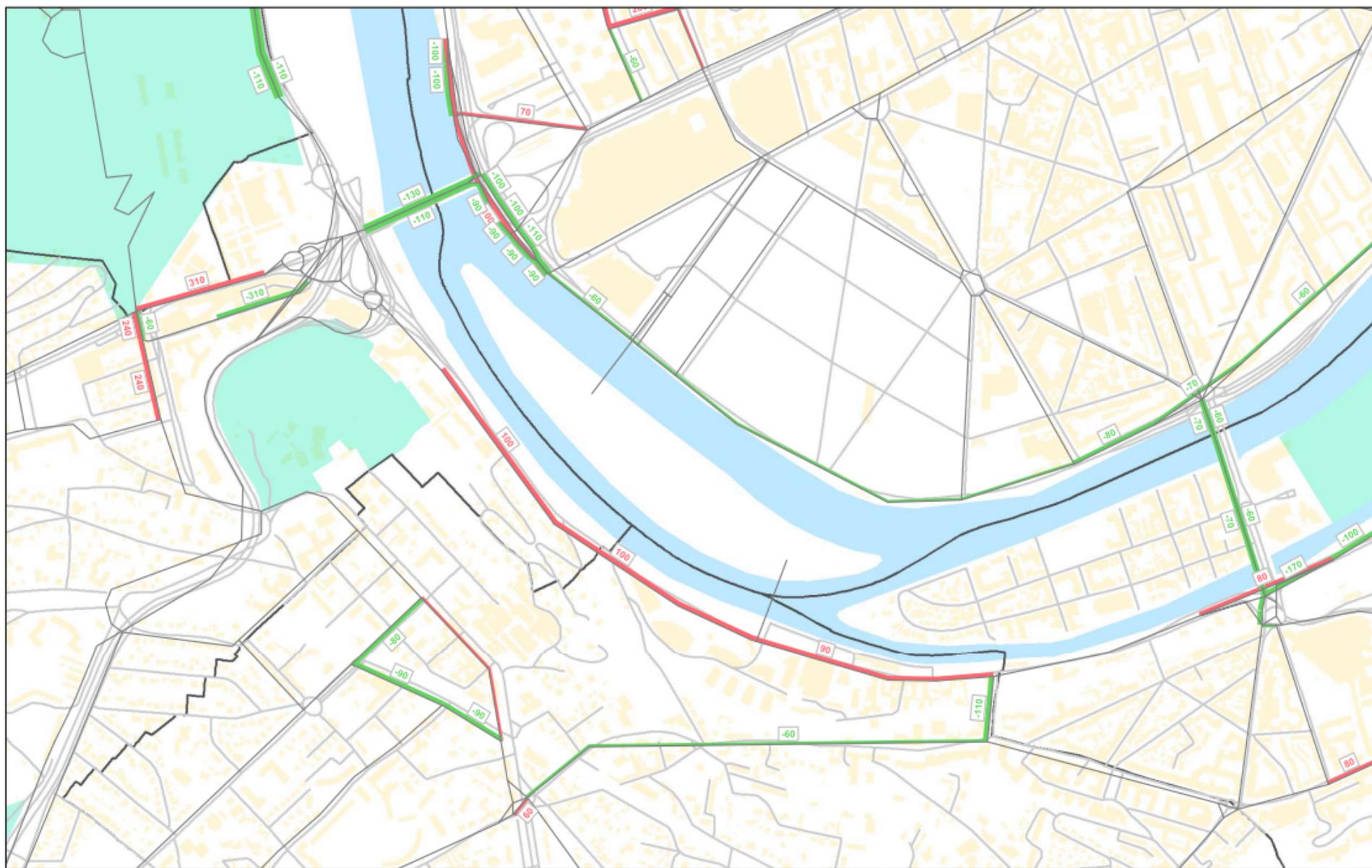
- > La méthodologie générale est semblable à l'horizon 2021 : le modèle est construit en deux étapes
 - La matrice OD 2030 est mise en place sur la base de la matrice régionale 2035 sur la base suivante :
 - 1 – report de calage
 - 2 – Pour les zones sur lesquelles des projets sont connus (Boulogne-Billancourt et Issy-les-Moulineaux) la demande est ajustée par la prise en compte de la demande actuelle à laquelle est ajoutée la demande supplémentaire.
 - Le réseau de voirie futur correspond au réseau de voirie du modèle régional de la DREIA 2035 auquel sont ajoutés les projets d'aménagement de voiries pris en compte pour l'horizon 2021.
 - Le Grand Paris Express est pris en compte à cet horizon.

Mise en place du modèle de trafic futur - 2030

- > Les slides suivantes présentent synthétiquement le modèle de trafic futur et l'impact de l'aménagement de l'échangeur à l'horizon 2030. Le dossier complet est décrit à partir de la slide 76.

Mise en place du modèle de trafic futur - 2030

- ▶ **A l'horizon 2030, 4 scénarii ont été effectués :**
 - > Scénario 1 : RD 1 à **2X1 voies** **sans** le nouvel aménagement de l'échangeur
 - > Scénario 2 : RD 1 à **2X2 voies** **sans** le nouvel aménagement de l'échangeur
 - > Scénario 3 : RD 1 à **2X1 voies** **avec** le nouvel aménagement de l'échangeur
 - > Scénario 4 : RD 1 à **2X2 voies** **avec** le nouvel aménagement de l'échangeur



| | | |
|--------------|---|--------------|
| RD 1 - 2 X 2 | CARTE DE DIFFERENCE AVEC PROJET - SANS PROJET | HORIZON 2030 |
| HPM | uvp / heure (> 50 UVP/h) | |

Impact de l'aménagement de l'échangeur

- ▶ Comme en 2021, **les impacts de l'aménagement de l'échangeur sont localisés autour du nouvel aménagement.**
- ▶ Aux deux heures de pointe, quelque soit la configuration de la RD 1 (2X2 voies ou 2X1 voies), le nouvel aménagement de l'échangeur génère **un trafic supplémentaire sur la RD 7 sur la section entre la Pont de Sèvres et le Pont de Billancourt dans le sens est → ouest.** Ce trafic supplémentaire est lié au nouvel aménagement qui, par rapport à la situation actuelle, facilite notamment le mouvement RD7 vers RN118.
- ▶ Les autres impacts identifiés concernent :
 - > 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).
 - > le trafic sur le Pont de Sèvres
Comme indiqué précédemment, la géométrie de l'échangeur facilite les échanges entre la RD 7 sud et la RN118. 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.

sur lesquelles l'aménagement génère un trafic en moins.

Impact de l'aménagement de l'échangeur

- ▶ Une analyse détaillée des reports liés à l'aménagement de l'échangeur à été menée à l'HPS et à l'horizon 2030 dans le cas de l'aménagement de la RD 1 à 2X1 voies.
 - > Les résultats sont disponibles (p.152)

@egis | FIN



DOSSIER COMPLET DES ANALYSES DE FONCTIONNEMENT DES CARREFOURS

- ▶ Situation Actuelle

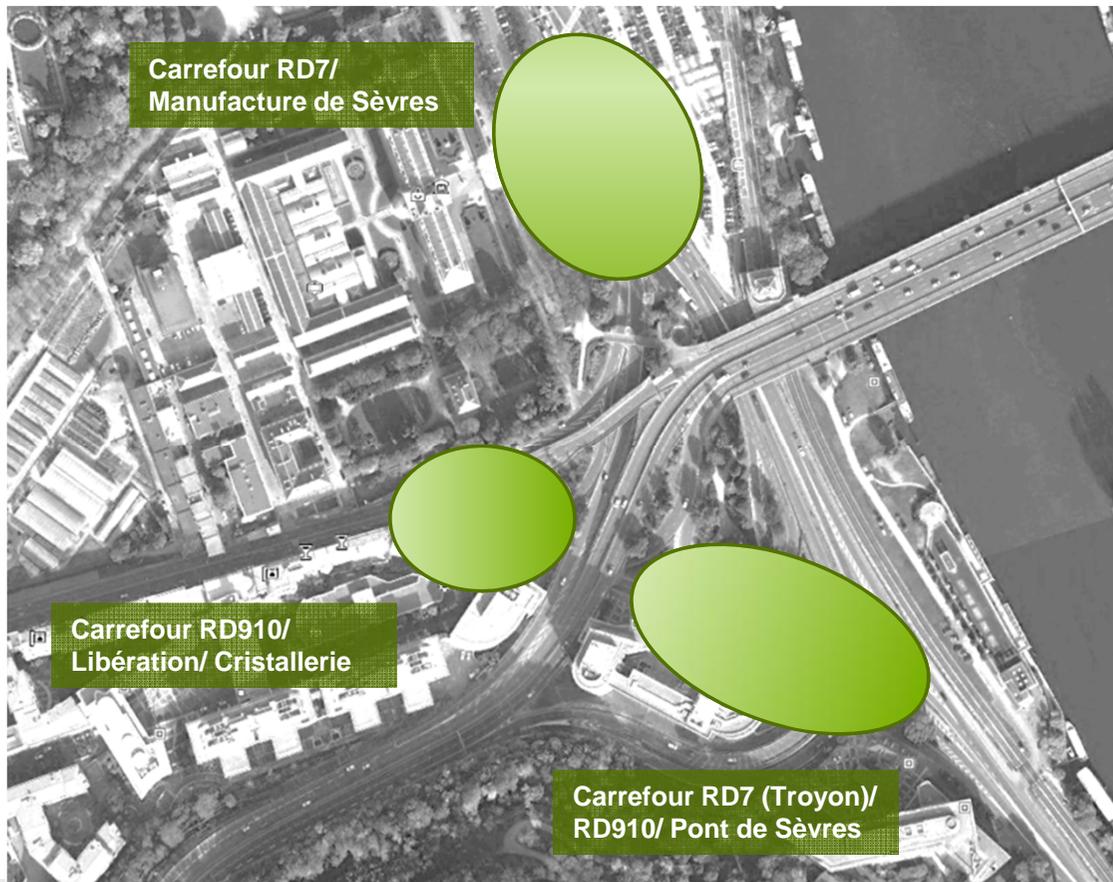
- ▶ Situation projetée
 - > Sans projet
 - > Avec projet



SITUATION ACTUELLE

Fonctionnement actuel de l'échangeur

L'échangeur de la Manufacture est aujourd'hui composé de 3 carrefours principaux :



- ▶ Carrefour RD7/ Manufacture de Sèvres
- ▶ Carrefour RD910/ Libération/ Cristallerie
- ▶ Carrefour RD7 (Troyon)/ RD910/ Pont de Sèvres

Fonctionnement actuel de l'échangeur

Méthodologie :

- ▶ Une analyse statique du fonctionnement de ces carrefours va permettre de déterminer leur charge aux heures de pointe du matin et du soir.
- ▶ Cette analyse se base sur les comptages directionnels de chaque carrefour réalisés par le Conseil Général des Hauts-de-Seine en décembre 2011
- ▶ L'analyse statique s'appuie sur les diagrammes de fonctionnement réalisés par Aximum (phasage du carrefour, diagramme de feux)

Nota : Les résultats des analyses de capacité présentés en situation actuelle sont sous-évalués par rapport à la réalité. En effet, les comptages directionnels ne prennent en compte que les trafics ayant franchi les carrefours. Ils ne prennent pas en compte la demande de véhicules présente en entrée de carrefour qui n'a pas réussi à franchir la ligne de feux durant la période de comptage et qui génère une file d'attente.

Fonctionnement actuel de l'échangeur

Les deux indicateurs principaux de fonctionnement des carrefours sont les suivants :

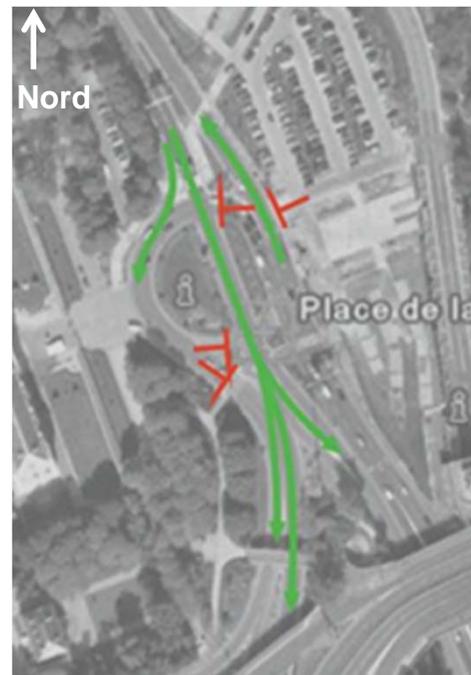
- ▶ **Réserve de capacité (en %)** : elle permet d'indiquer la charge globale de trafic que le carrefour peut encore absorber aux heures de pointe du matin et du soir, sans arriver à un niveau de saturation et à des difficultés majeures de circulation.
 - > Il est à noter que l'on considère un carrefour en saturation lorsqu'il atteint une réserve de capacité inférieure à 0%. En effet, la capacité du carrefour à recevoir des trafics supplémentaires dans des conditions de circulation satisfaisantes sera alors insuffisante.
 - > Un carrefour en limite de saturation présentera une réserve de capacité globale comprise entre 0% et 15%.
 - > Au-delà de 15%, il est considéré que le carrefour fonctionne correctement.
- ▶ **Longueurs de remontées de file (en m)**

Ces indicateurs sont issus d'un calcul théorique réalisé sur la base de la méthode CERTU (Centre d'Etude sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques)

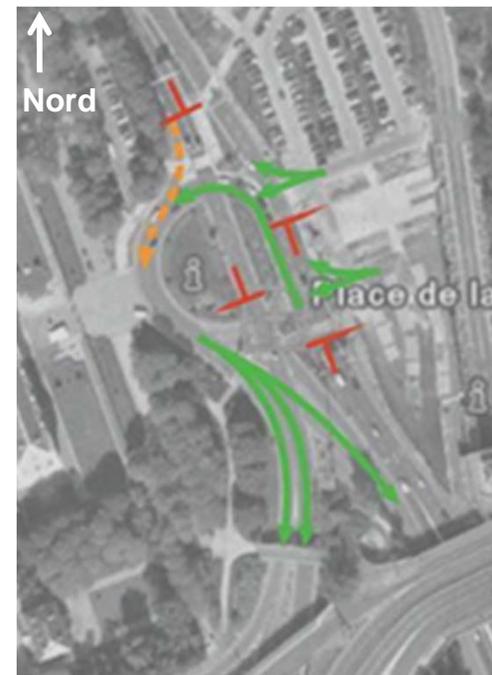
Fonctionnement actuel de l'échangeur

- ▶ Carrefour RD7/ Manufacture :
 - > Fonctionnement en deux phases
 - > Durée de cycle de 125sec

Phase 1



Phase 2



Fonctionnement actuel de l'échangeur

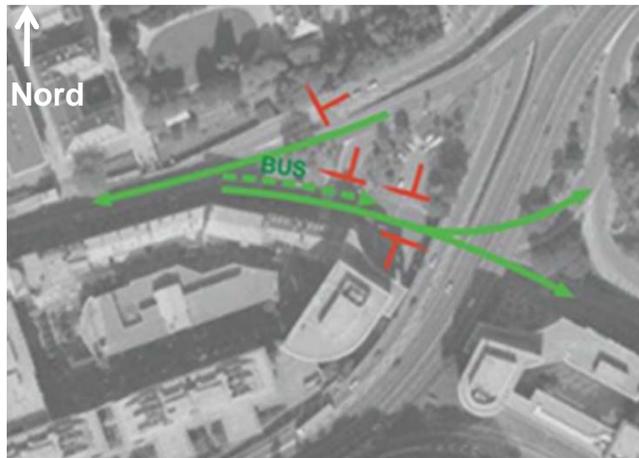
- ▶ Carrefour RD7/ Manufacture : résultats de l'analyse statique



Fonctionnement actuel de l'échangeur

- ▶ Carrefour RD910 / Libération/ Cristallerie :
 - > Fonctionnement en deux phases
 - > Durée de cycle de 70sec pour l'entité 1 du carrefour, rue Troyon et 50sec pour l'entité 2 du carrefour, Grande Rue

Phase 1

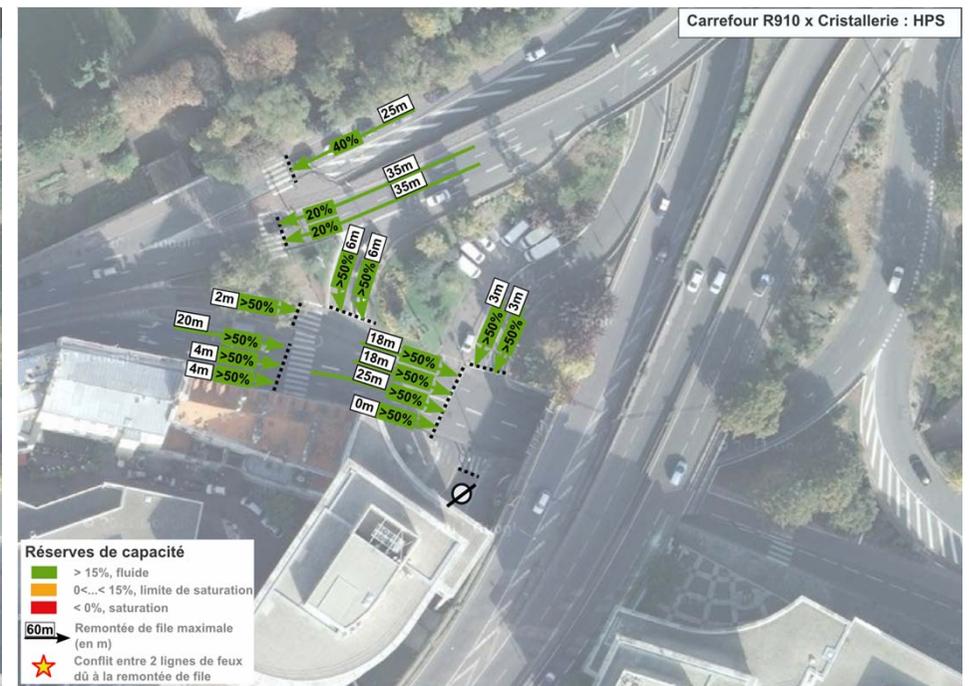
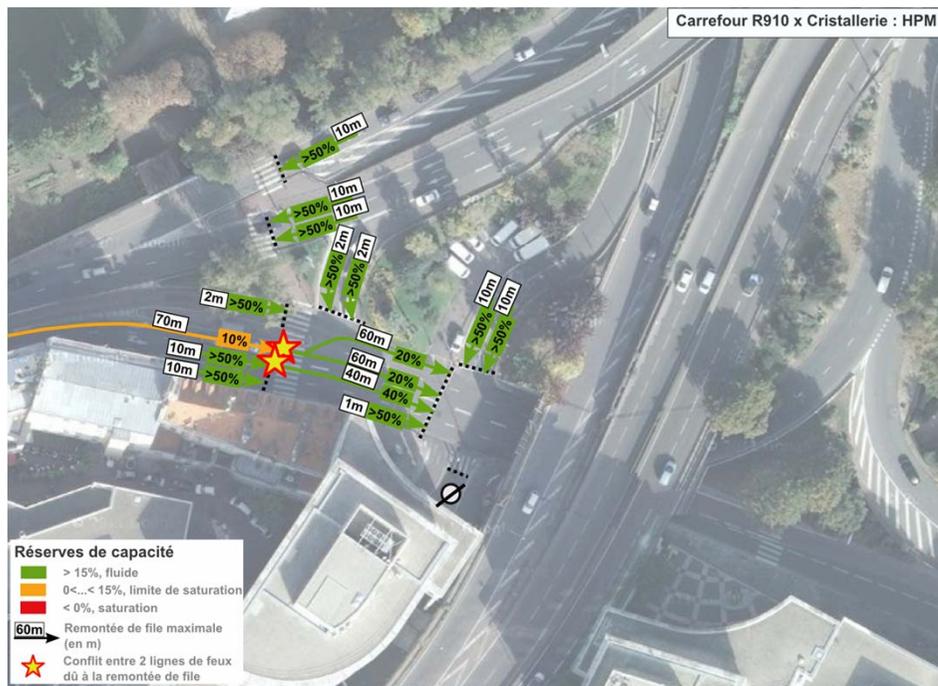


Phase 2



Fonctionnement actuel de l'échangeur

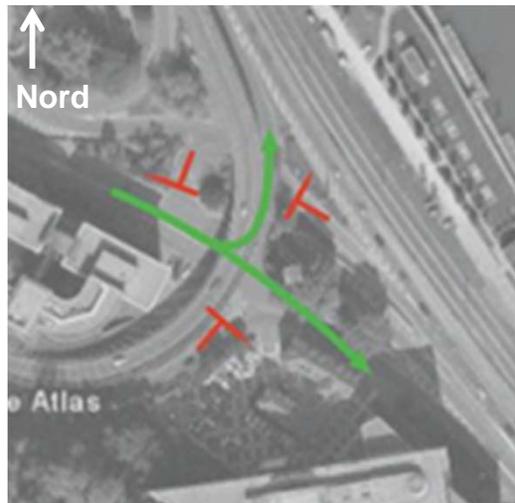
- ▶ Carrefour RD910 / Libération/ Cristallerie : résultats de l'analyse statique



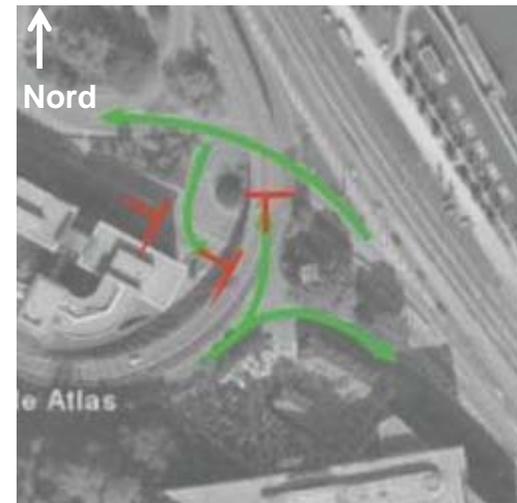
Fonctionnement actuel de l'échangeur

- ▶ Carrefour RD7 (Troyon) / RD910/ Pont de Sèvres :
 - > Fonctionnement en deux phases
 - > Durée de cycle de 70sec

Phase 1

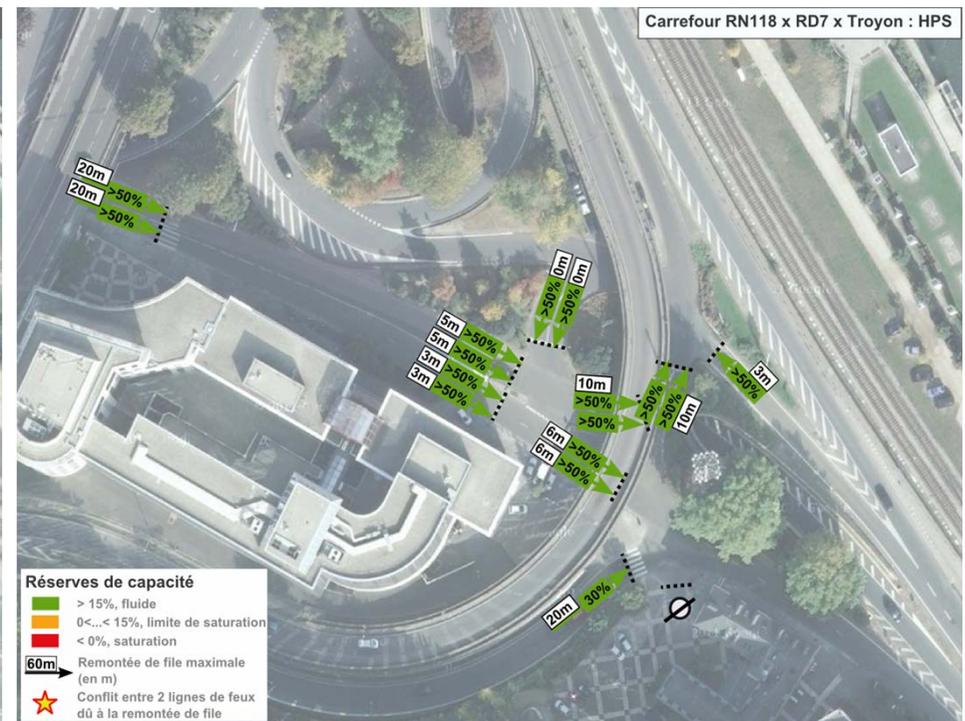
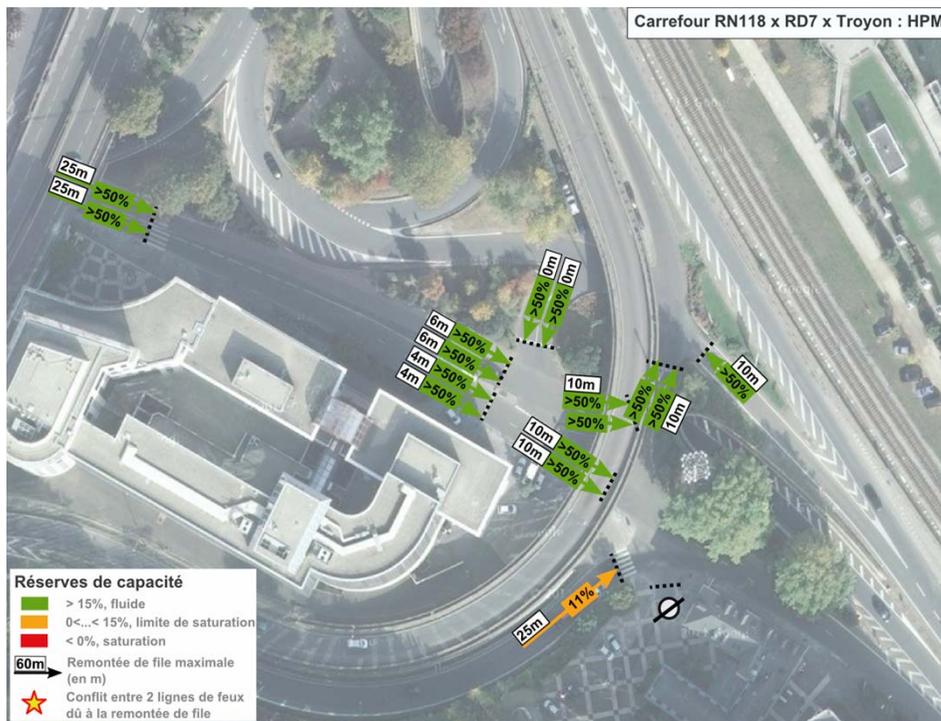


Phase 2



Fonctionnement actuel de l'échangeur

- ▶ Carrefour RD7 (Troyon) / RD910/ Pont de Sèvres : résultats de l'analyse statique



Fonctionnement actuel de l'échangeur

► Synthèse :

> Carrefour RD7/ Manufacture :

- Le **mouvement principal** du carrefour est identifié de la **RD7 sud vers la RD7 nord** avec environ 2650 véhicules à l'HPM et 2490 véhicules à l'HPS. Le mouvement s'effectuant sur 4 voies de circulation, celui-ci s'écoule correctement.
- Aux deux heures de pointe, le mouvement depuis la **RD7 nord vers la RD7 sud** est le plus contraint, avec une réserve de capacité atteignant **4% à l'HPM** et une remontée de files d'attente maximale d'environ 350m. Les lignes de feux de la RD7 nord-> sud sont ouverts pendant la même phase, ce qui limitera les remontées de files sur le terre-plein central.

> Carrefour RD910 / Libération/ Cristallerie - sud-ouest :

- A l'HPM, le **flux principal** du carrefour correspond aux véhicules arrivant de la **RD910 ouest rejoignant la rue Troyon**.
- A l'HPM, le mouvement depuis la **RD910 ouest vers la RN118** est le plus contraint avec environ 1500 véhicules sur deux voies. La réserve de capacité est **d'environ 11%** avec une remontée de files maximale d'environ 70m.

Fonctionnement actuel de l'échangeur

► Synthèse :

- > Carrefour RD910 / Libération/ Cristallerie - sud-ouest :
 - A l'HPS, le **mouvement principal est inversé** : depuis le Pont de Sèvres vers la RD910 ouest. Environ 1200 véhicules empruntent ce parcours.
 - A l'HPS, le carrefour fonctionne correctement.

- > Carrefour RD7 (Troyon) / RD910/ Pont de Sèvres-nord-ouest :
 - Aux deux heures de pointe, le fonctionnement du carrefour est relativement **satisfaisant**.
 - Nous ne relevons pas de fort mouvement de trafic.
 - La **bretelle de sortie depuis la RN118** est légèrement saturée avec une réserve de capacité **d'environ 11%**. Une adaptation des durées de vert sur le carrefour pourrait permettre un meilleur écoulement de cette branche.

Fonctionnement actuel de l'échangeur

Nota : Les résultats des analyses de capacité présentés en situation actuelle sont sous-évalués par rapport à la réalité. En effet, les comptages directionnels ne prennent en compte que les trafics ayant franchi les carrefours. Ils ne prennent pas en compte la demande de véhicules présente en entrée de carrefour qui n'a pas réussi à franchir la ligne de feux durant la période de comptage et qui génère une file d'attente.

On constate, en effet, en période normale et aux heures de pointe, des files d'attentes récurrentes sur les branches suivantes :

- ▶ Carrefour de la manufacture : des remontées de files sur la RD 7 NORD pouvant atteindre le Pont de Saint-Cloud
- ▶ Carrefour de la Cristallerie : des remontées de files sur la RD 910 OUEST pouvant atteindre la RD 406





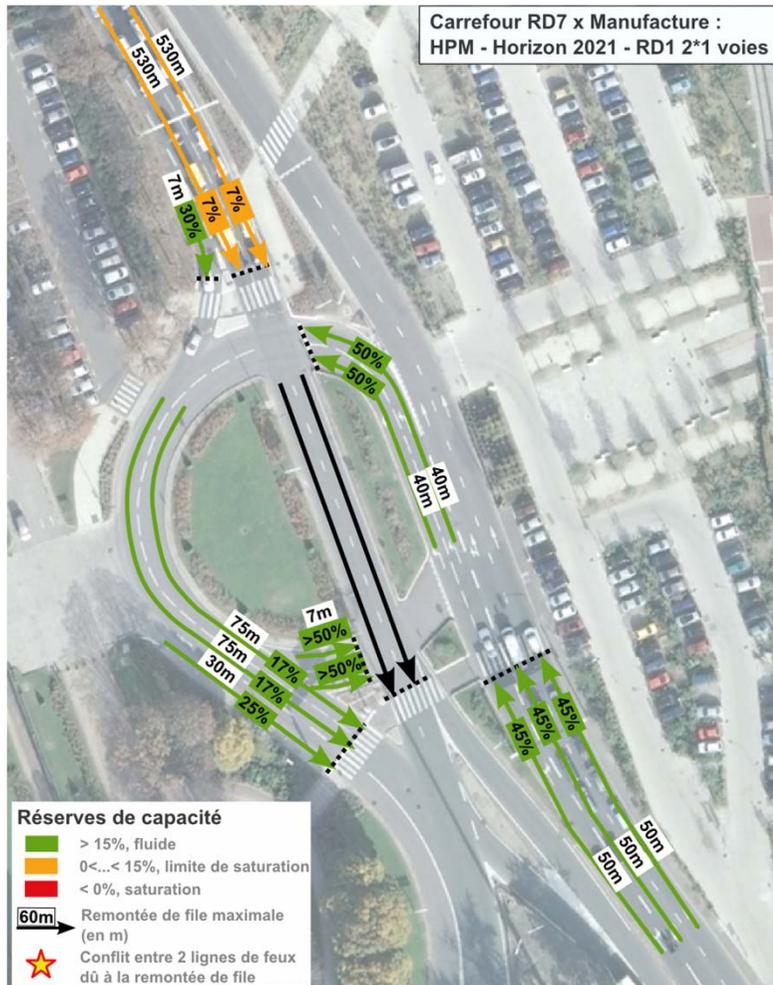
SITUATION FUTURE
SANS PROJET

Analyse du fonctionnement futur – SANS projet

- ▶ L'analyse du fonctionnement futur des carrefours est réalisée à l'horizon 2021, en conservant dans un 1er temps, l'aménagement actuel de l'échangeur de la manufacture. Cela permet de comparer le fonctionnement des carrefours avec une charge de trafic projetée à horizon 2021.
- ▶ L'analyse statique se base sur les trafics directionnels de chaque carrefour extraits du modèle de trafic à l'horizon 2021 en fonction des deux scénarios :
 - > RD1 à 2x1 voies de circulation
 - > RD1 à 2x2 voies de circulation
- ▶ Le phasage des carrefours et les durées de cycle sont identiques à la situation actuelle.
- ▶ Les durées de vert des lignes de feux ont été ajustées par rapport à la situation actuelle. Cela permet d'optimiser le fonctionnement du carrefour en fonction de la charge de trafic projetée à horizon 2021.

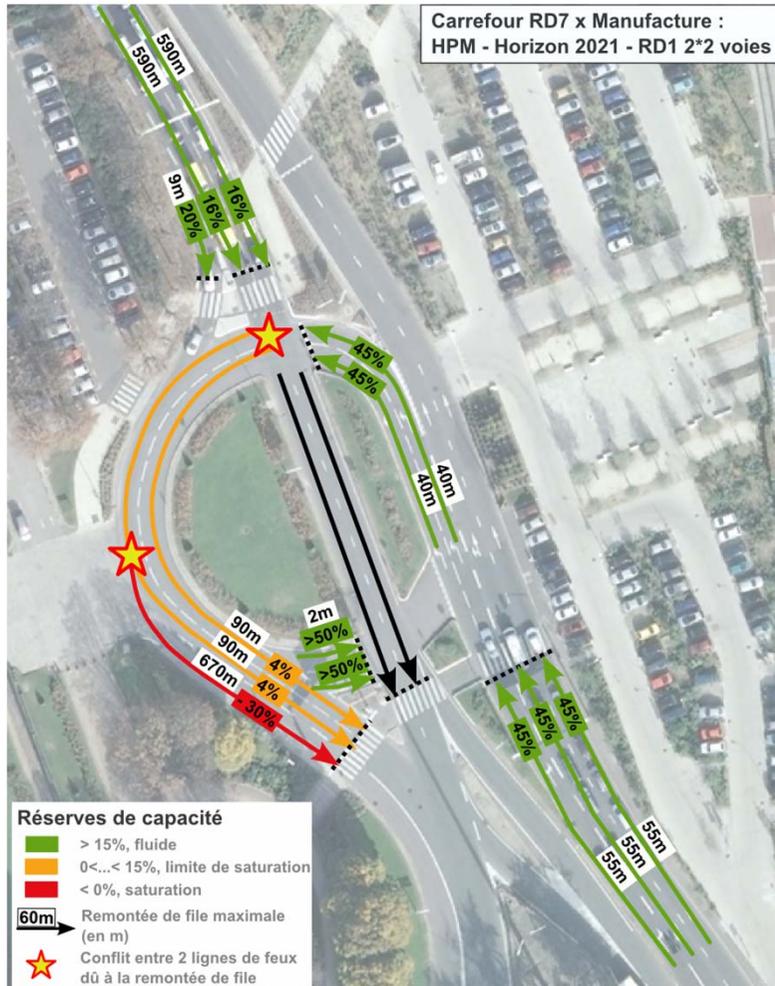
Analyse du fonctionnement futur – SANS projet

► Carrefour RD7/ Manufacture : scénario RD1 2*1 voies



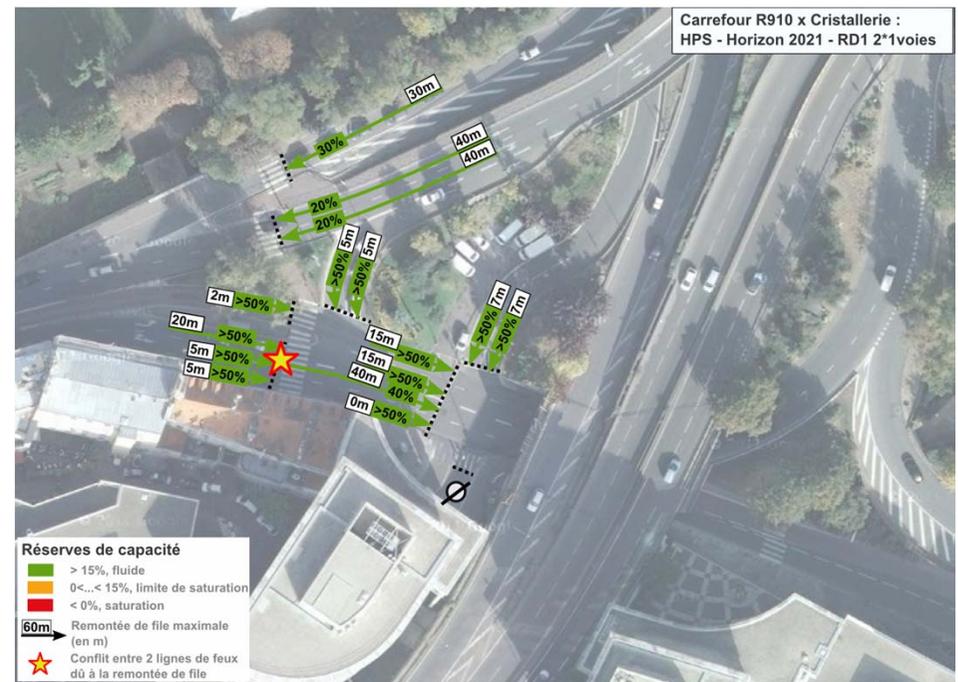
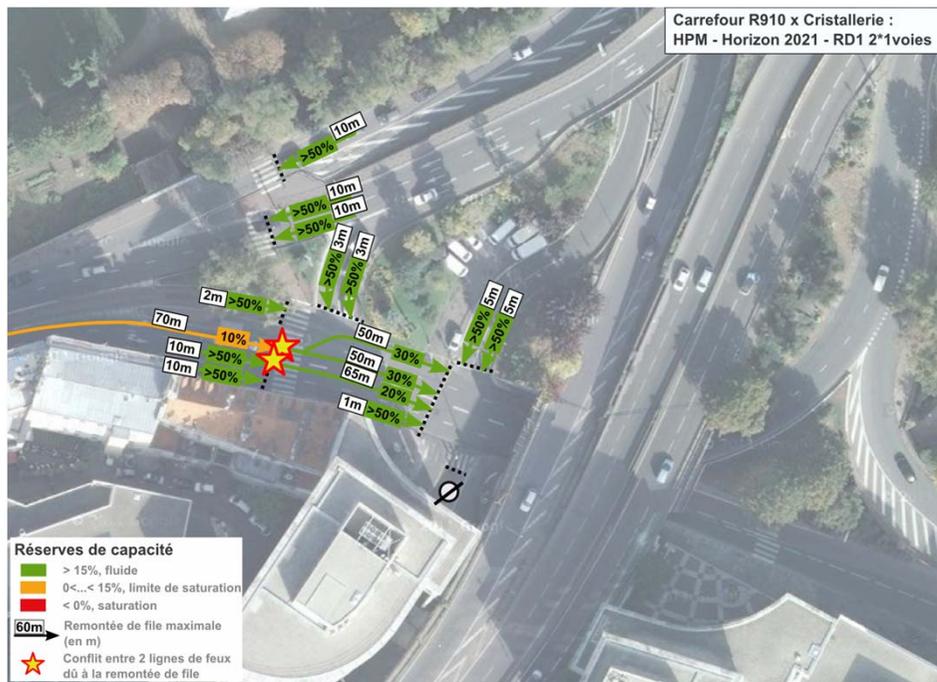
Analyse du fonctionnement futur – SANS projet

► Carrefour RD7/ Manufacture : scénario RD1 2*2 voies



Analyse du fonctionnement futur – SANS projet

- ▶ Carrefour RD910 / Libération/ Cristallerie : scénario RD1 2*1 voies



Analyse du fonctionnement futur – SANS projet

- ▶ Carrefour RD910 / Libération/ Cristallerie : scénario RD1 2*2 voies



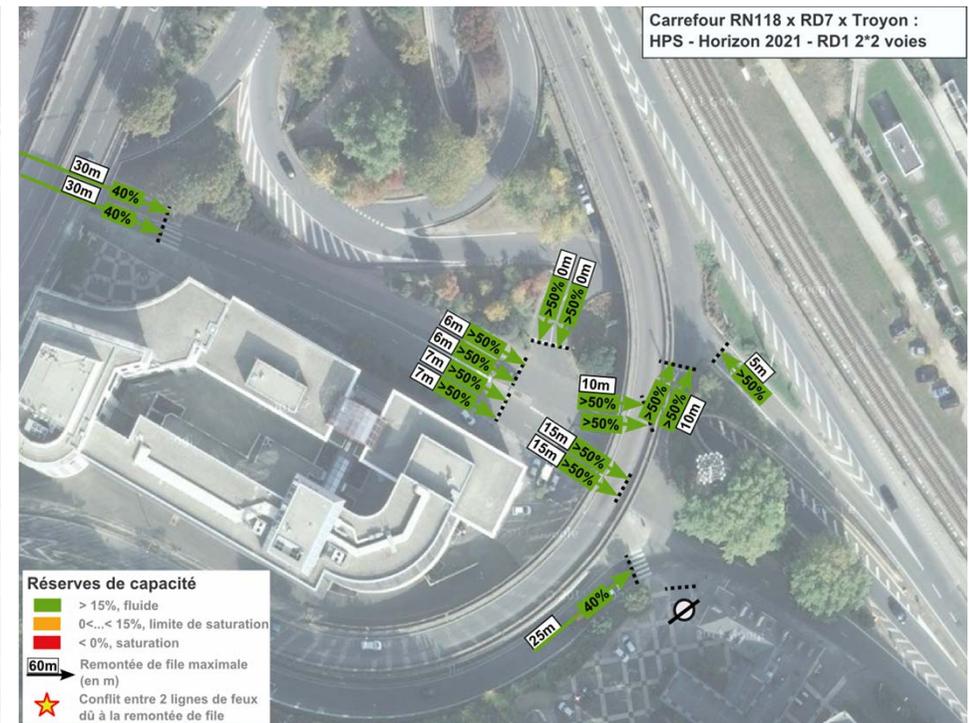
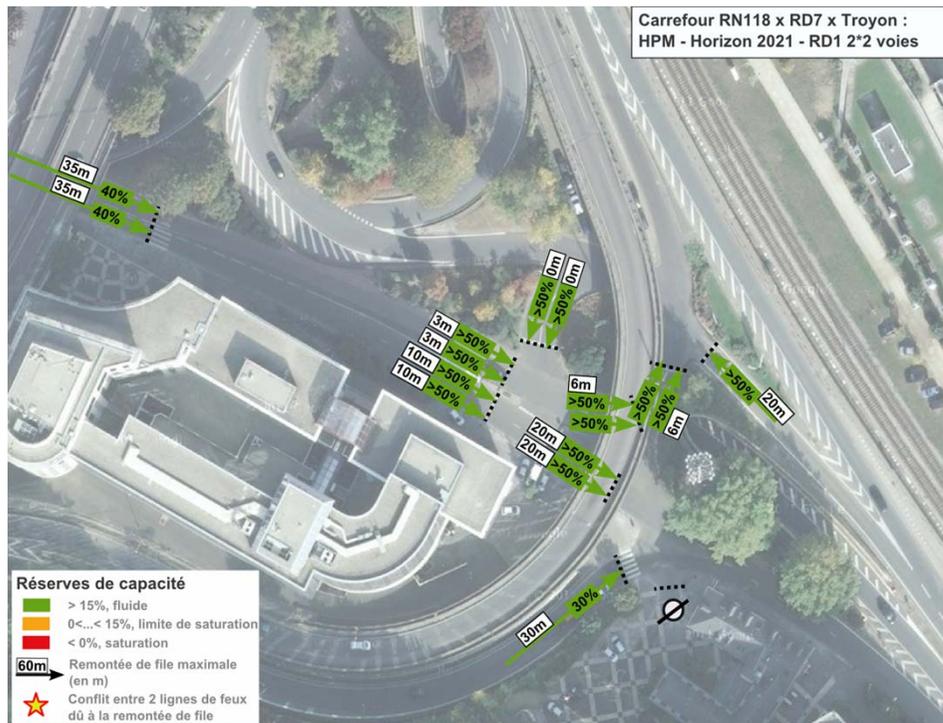
Analyse du fonctionnement futur – SANS projet

- ▶ Carrefour RD7 (Troyon) / RD910/ Pont de Sèvres : scénario RD1 2*1 voies



Analyse du fonctionnement futur – SANS projet

- ▶ Carrefour RD7 (Troyon) / RD910/ Pont de Sèvres : scénario RD1 2*2 voies



Analyse du fonctionnement futur – SANS projet

- ▶ Le fonctionnement du carrefour pour le scénario 1 est relativement similaire à la situation actuelle pour les deux heures de pointe
- ▶ Le fonctionnement du carrefour est plus contraint pour le scénario 2 et plus particulièrement à l'HPM.
- ▶ Les difficultés rencontrées en situation actuelle s'accroissent par l'augmentation du trafic entrant dans le carrefour



SITUATION FUTURE

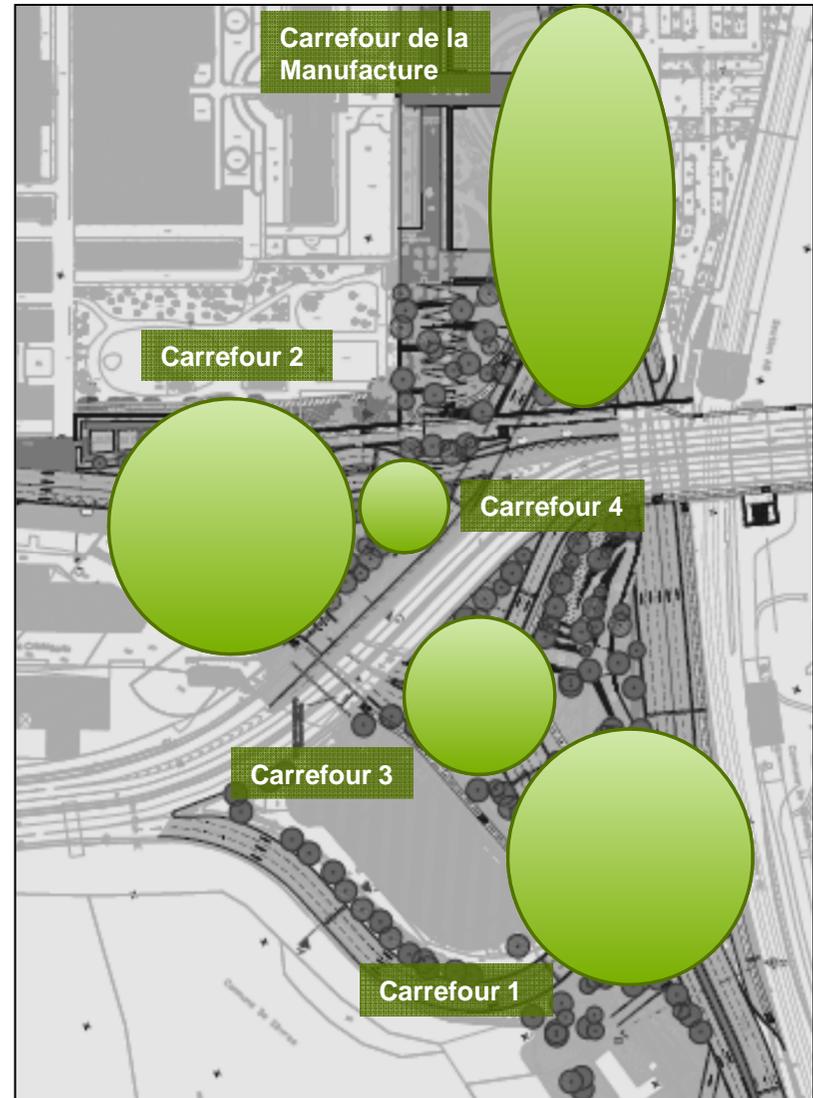
AVEC PROJET ET PRÉCONISATIONS

Analyse du fonctionnement futur – avec projet

Dans un 2nd temps, il s'agit d'analyser le fonctionnement de l'échangeur de la manufacture en considérant le nouvel aménagement. A l'horizon 2021, l'échangeur de la manufacture est réaménagé avec un fonctionnement davantage urbain intégrant :

- ▶ Deux giratoires à feux :
 - > Carrefour 1 : RD7/Sortie RN118
 - > Carrefour 2 : RD910/RD7

- ▶ Trois carrefours à feux :
 - > Carrefour 3 : Intermédiaire
 - > Carrefour 4 : RD7 venant de St Cloud/ Bretelle RN118 vers Province
 - > Carrefour de la Manufacture



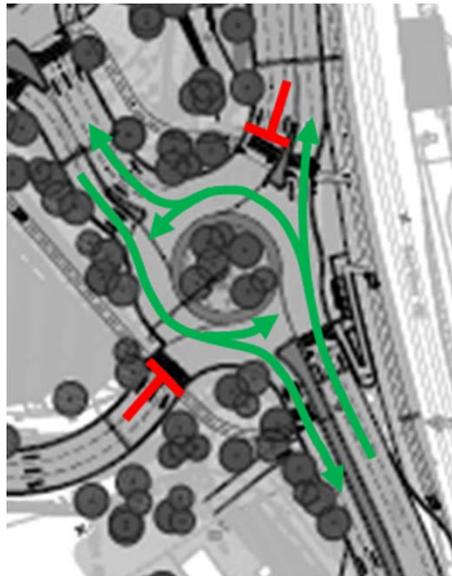
Analyse du fonctionnement futur – avec projet

- ▶ L'analyse du fonctionnement futur des carrefours est réalisée à l'horizon 2021, en considérant le nouvel aménagement de l'échangeur de la manufacture, présenté dans la slide précédente.
- ▶ L'analyse statique se base sur les trafics directionnels de chaque carrefour extraits du modèle de trafic à l'horizon 2021 en fonction des deux scénarios :
 - > RD1 à 2x1 voies de circulation
 - > RD1 à 2x2 voies de circulation

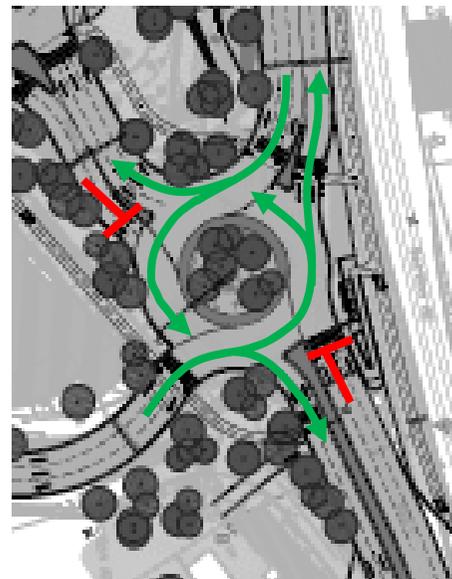
Analyse du fonctionnement futur – avec projet

- ▶ Carrefour 1 : RD7/Sortie RN118 :
 - > Fonctionnement en deux phases : l'accès à l'entreprise s'effectue sur la voie sortante du giratoire à feux (vers la RD7 sud)
 - > Durée de cycle de 85sec

Phase 1



Phase 2



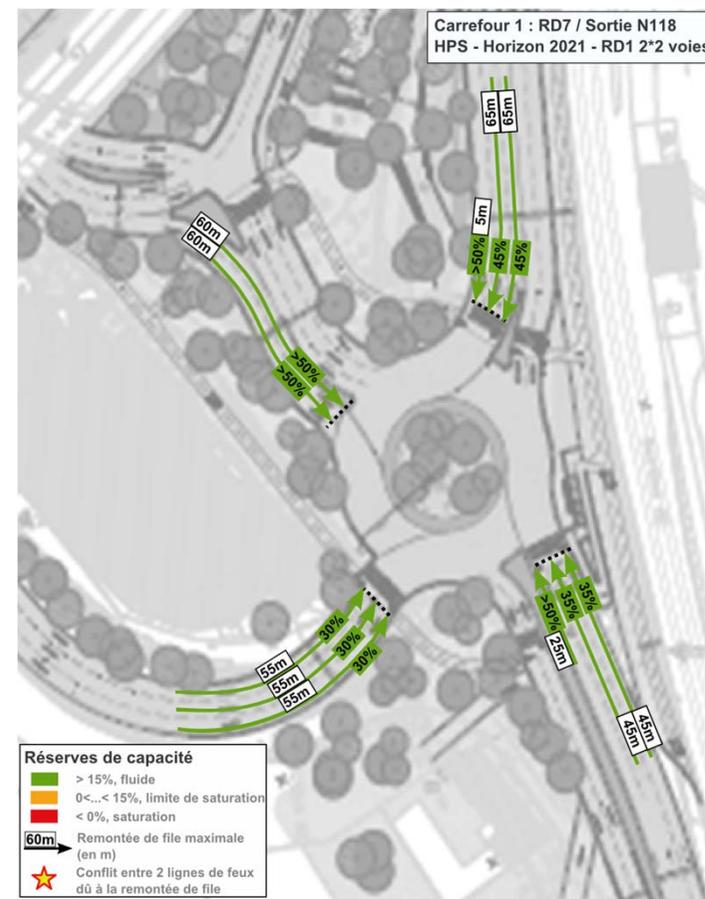
Analyse du fonctionnement futur – avec projet

- ▶ Carrefour 1 : RD7/Sortie RN118 : scénario RD1 2*1 voies



Analyse du fonctionnement futur – avec projet

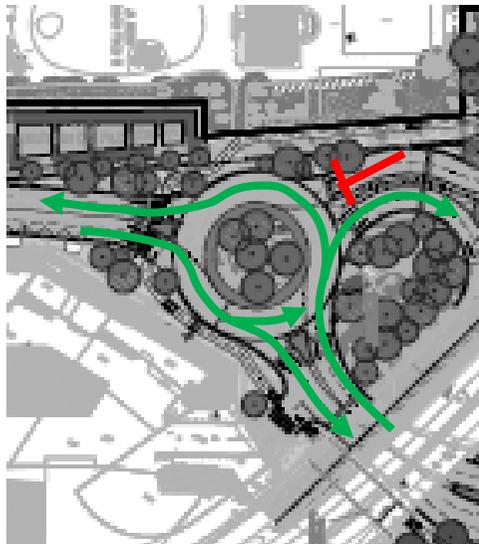
- ▶ Carrefour 1 : RD7/Sortie RN118 : scénario RD1 2*2 voies



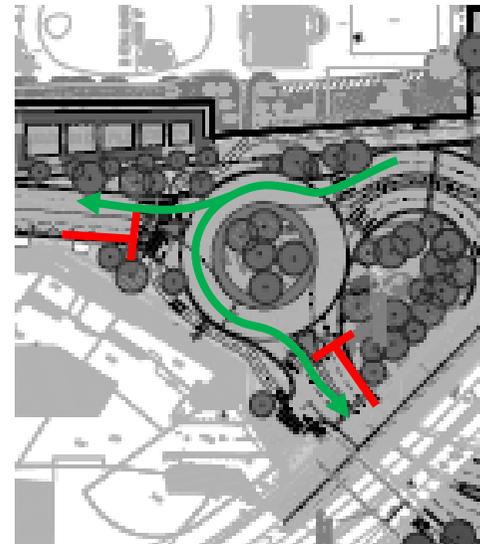
Analyse du fonctionnement futur – avec projet

- ▶ Carrefour 2 : RD910/RD7 :
 - > Fonctionnement en deux phases : l'accès à l'entreprise est géré par un STOP et la voie bus est intégrée à la branche entrante depuis la RD910 ouest
 - > Durée de cycle de 85sec

Phase 1

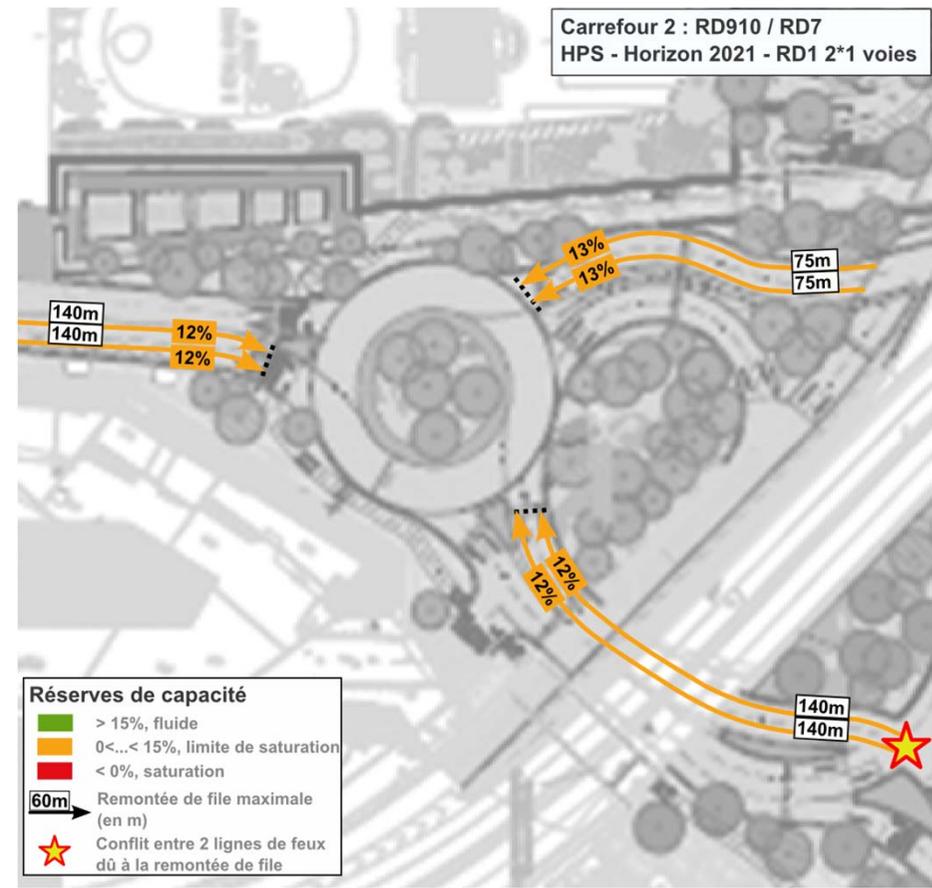
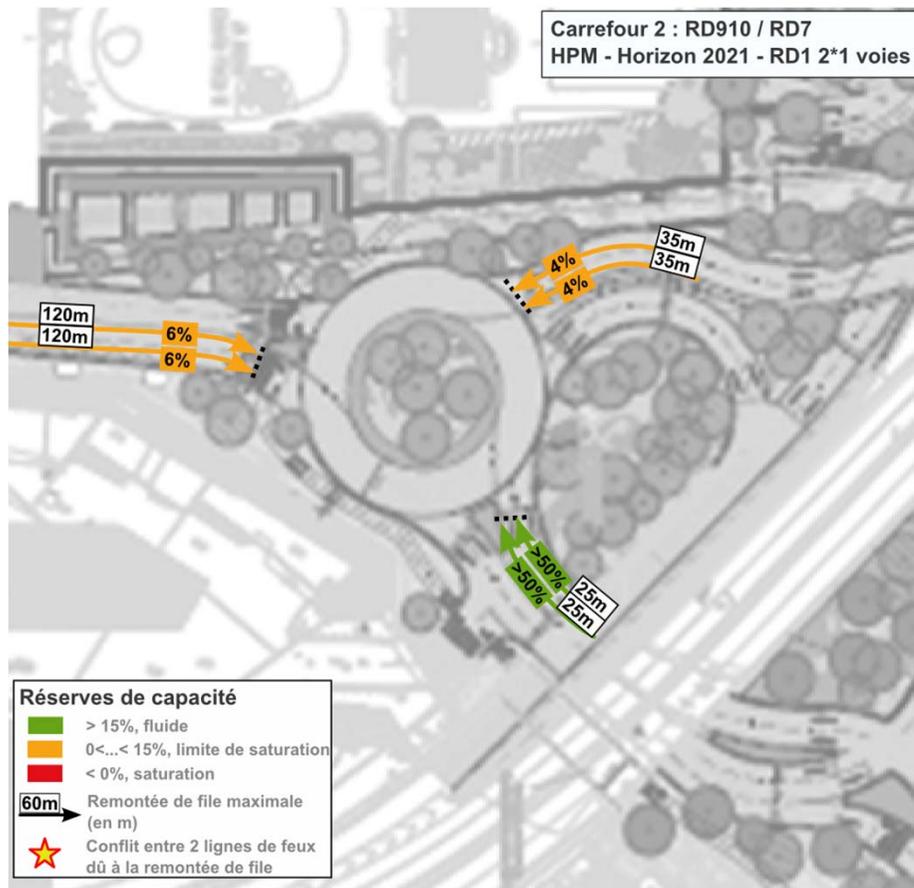


Phase 2



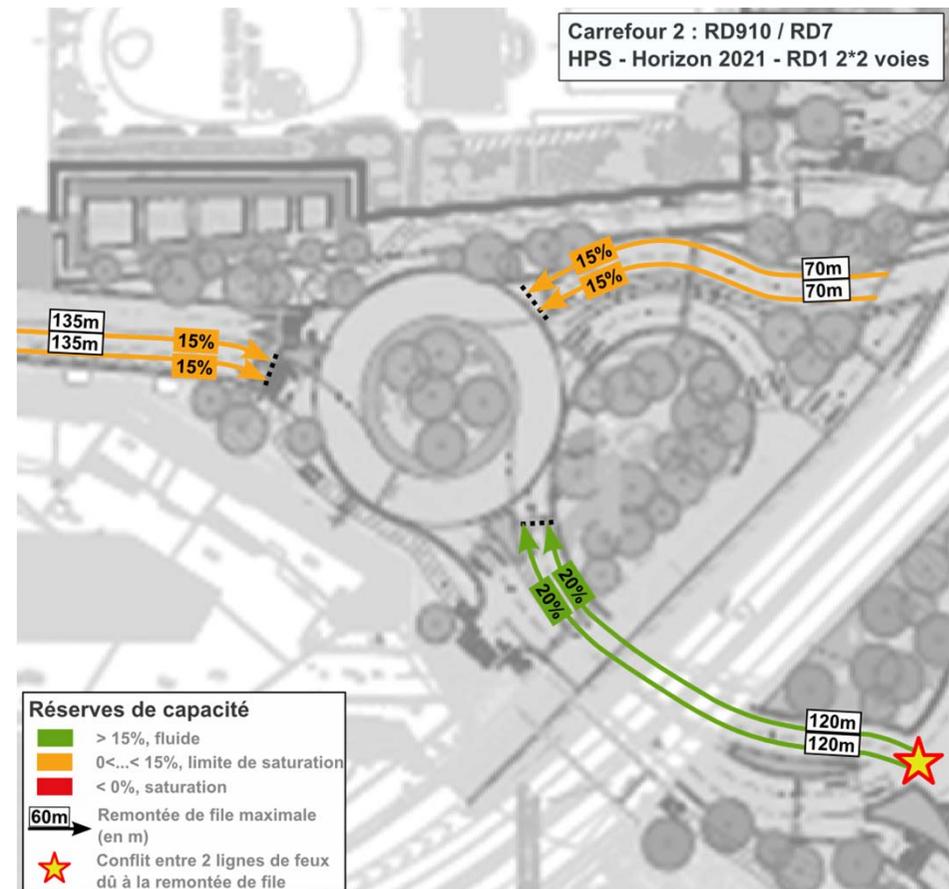
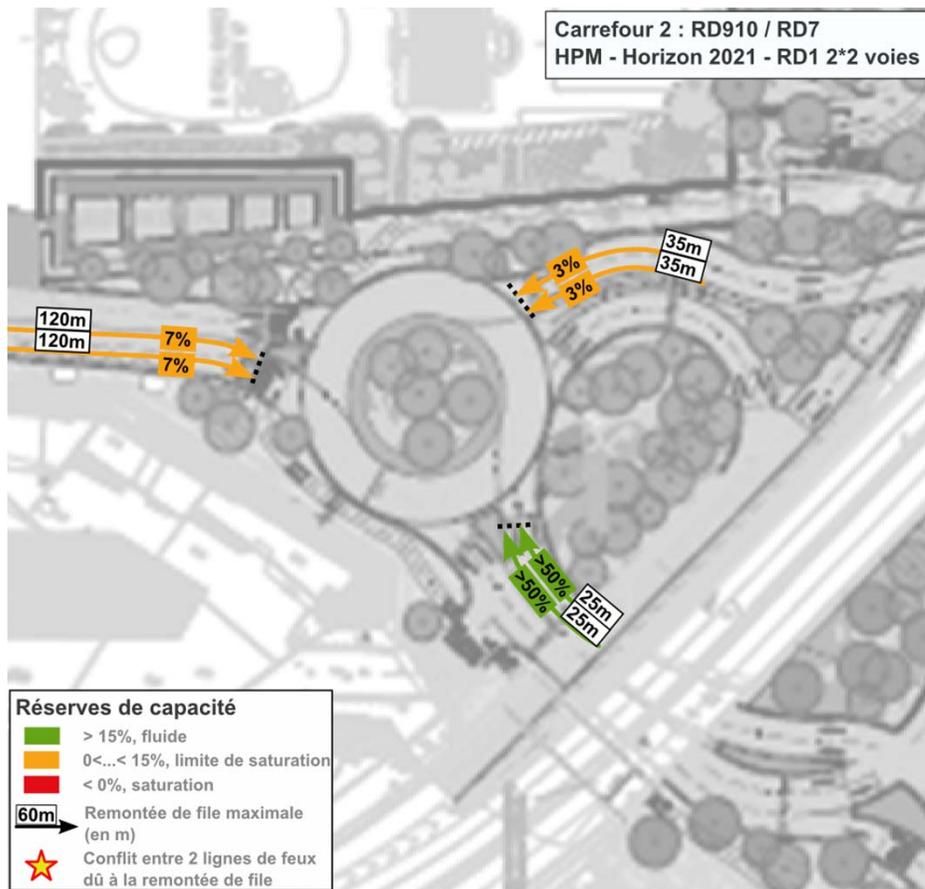
Analyse du fonctionnement futur – avec projet

► Carrefour 2 : RD910/RD7 : scénario RD1 2*1 voies



Analyse du fonctionnement futur – avec projet

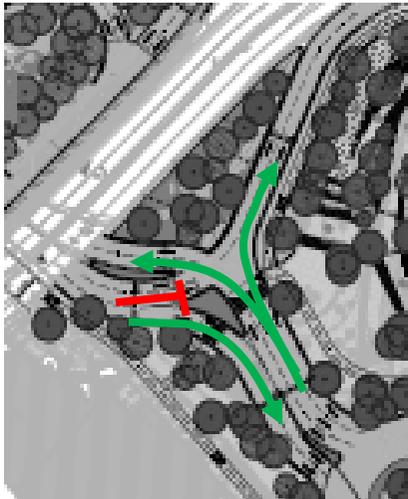
► Carrefour 2 : RD910/RD7 : scénario RD1 2*2 voies



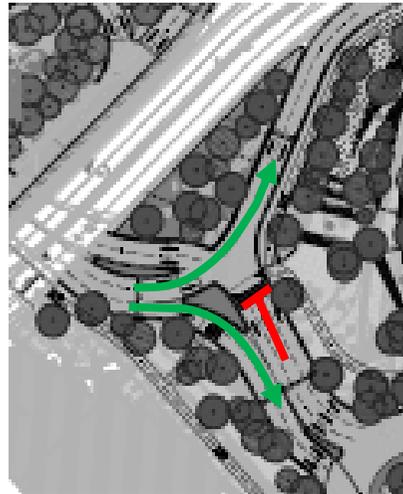
Analyse du fonctionnement futur – avec projet

- ▶ Carrefour 3 : Intermédiaire :
 - > Fonctionnement en trois phases
 - > Durée de cycle de 85sec

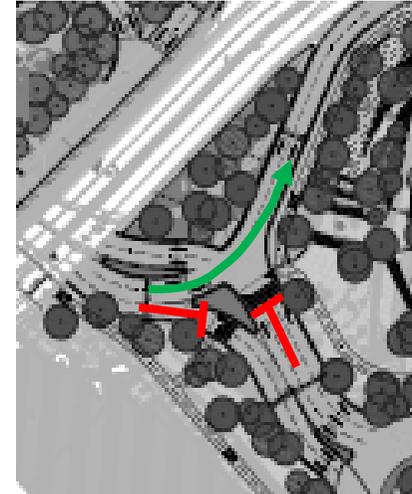
Phase 1



Phase 2

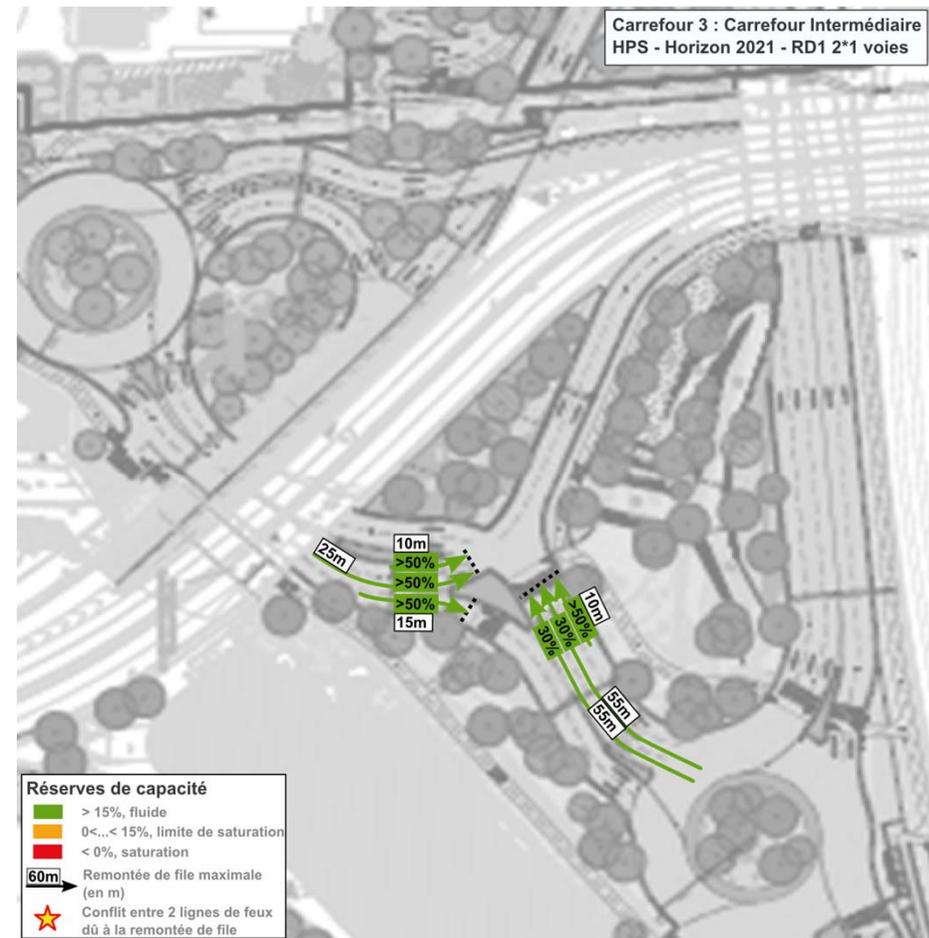
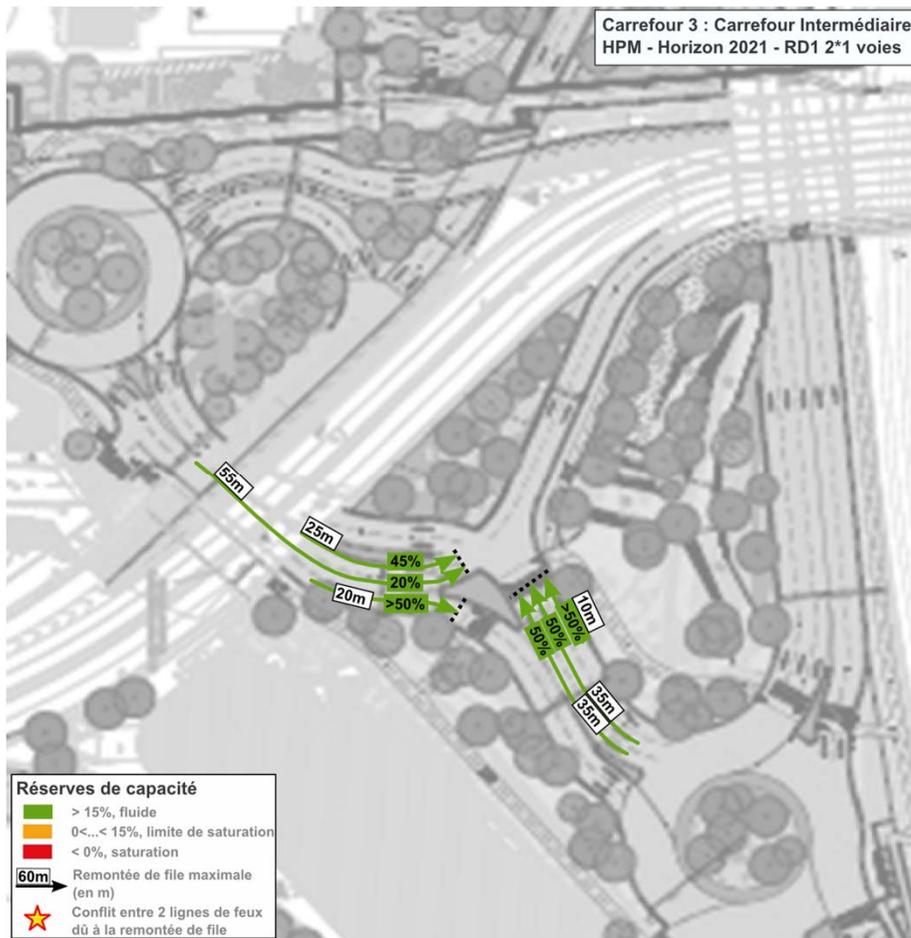


Phase 3



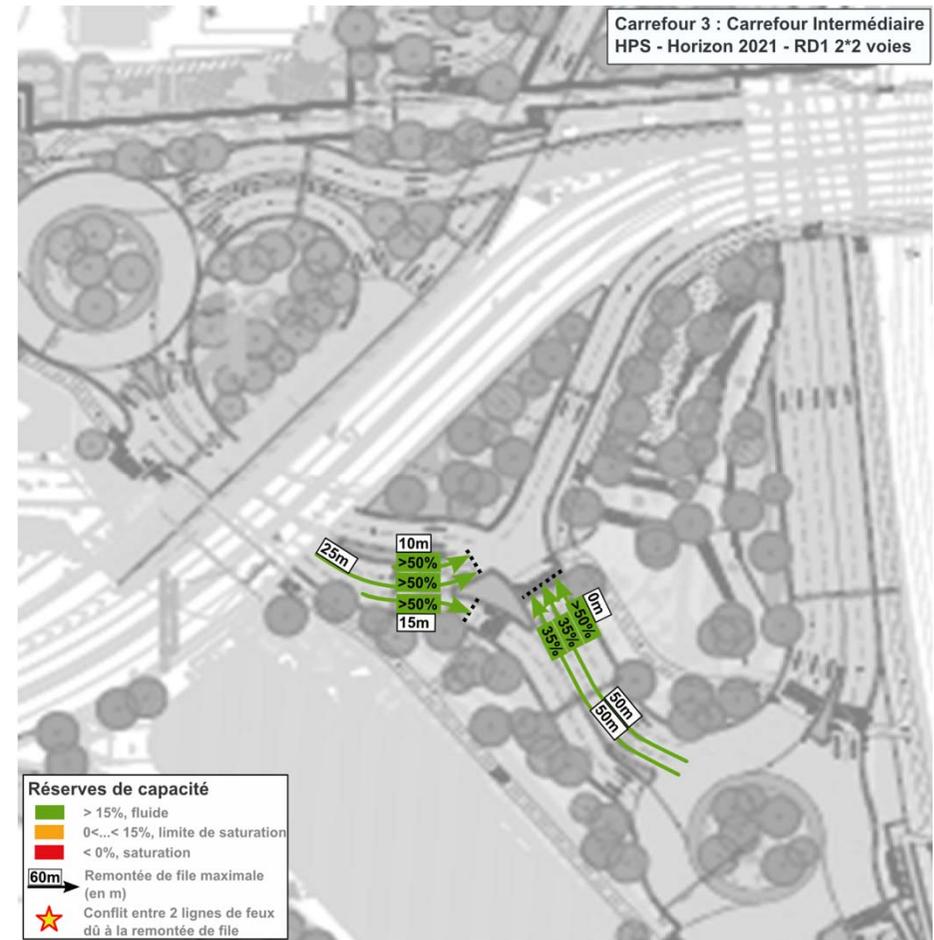
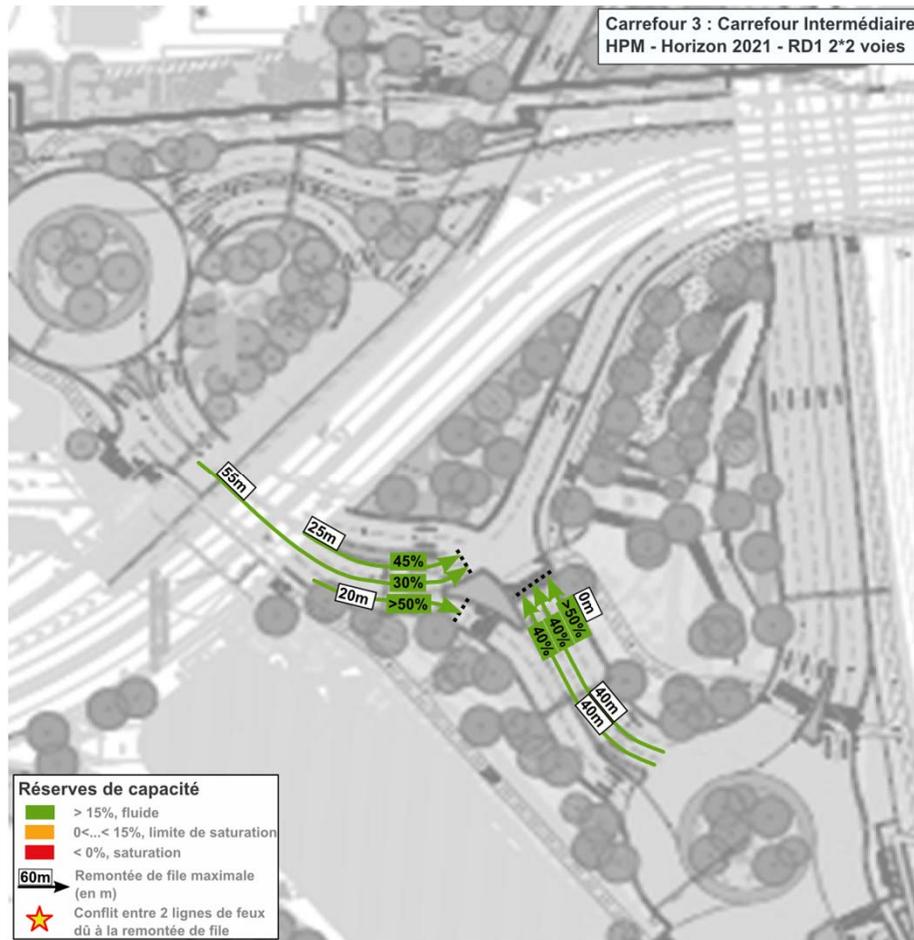
Analyse du fonctionnement futur – avec projet

► Carrefour 3 : Intermédiaire : scénario RD1 2*1 voies



Analyse du fonctionnement futur – avec projet

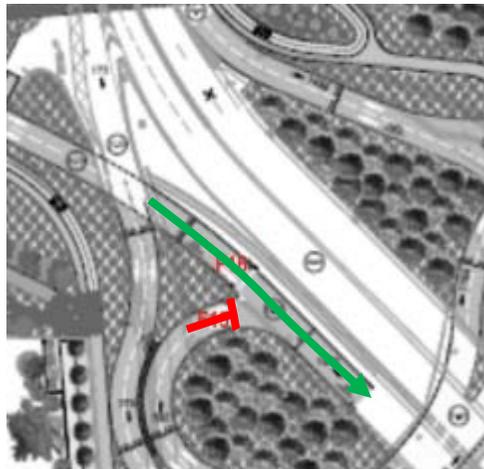
► Carrefour 3 : Intermédiaire : scénario RD1 2*2 voies



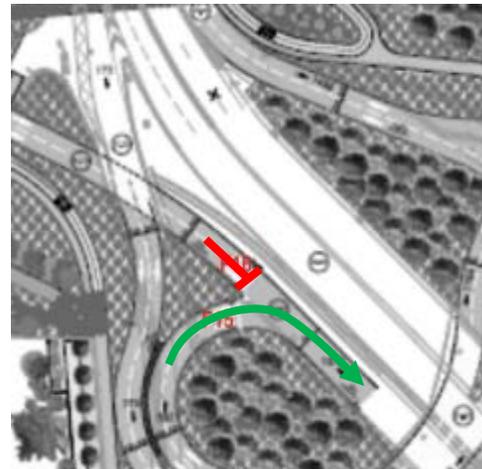
Analyse du fonctionnement futur – avec projet

- ▶ Carrefour 4 : RD7 venant de St Cloud/ Bretelle RN118 vers Province :
 - > Fonctionnement en deux phases
 - > Durée de cycle de 85sec

Phase 1

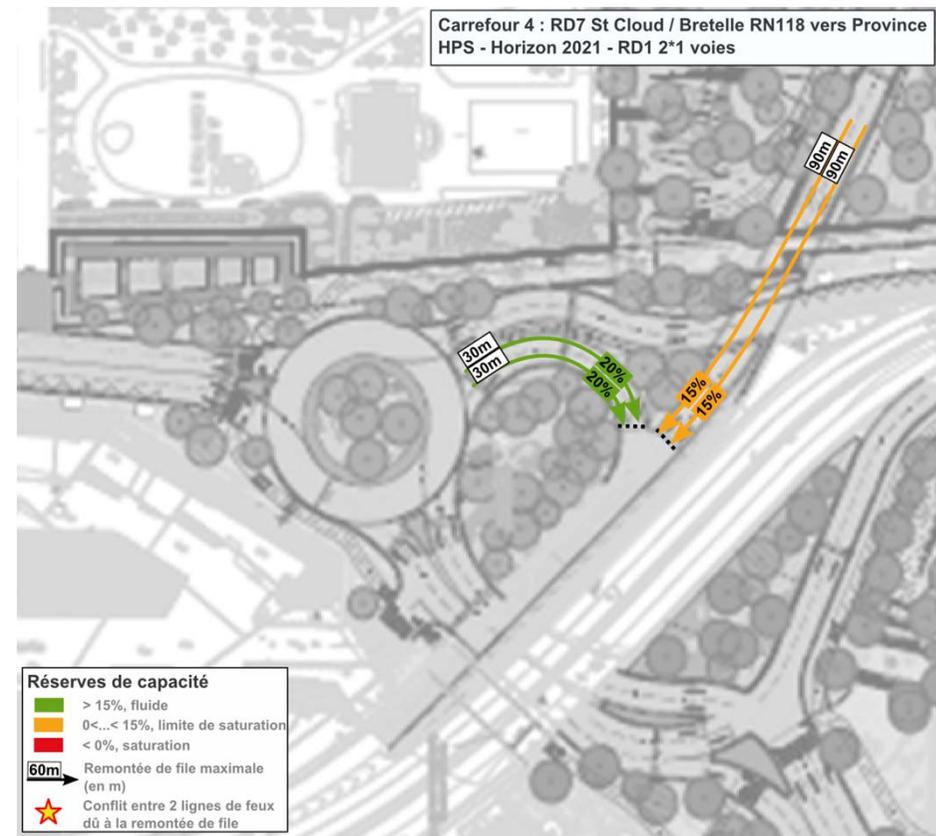
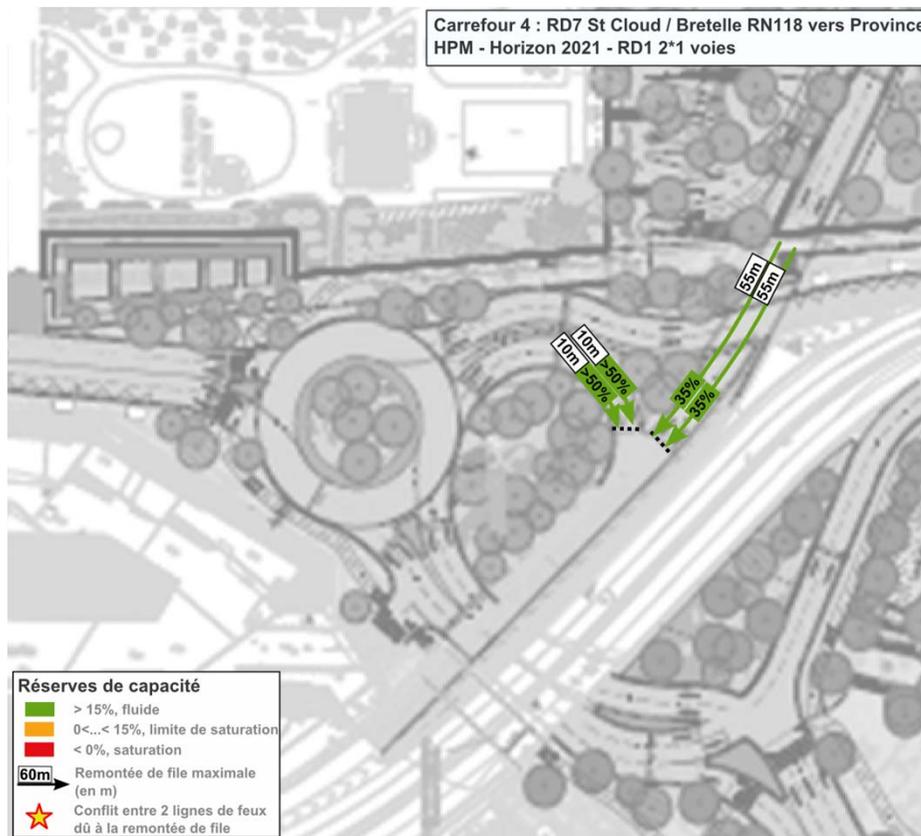


Phase 2



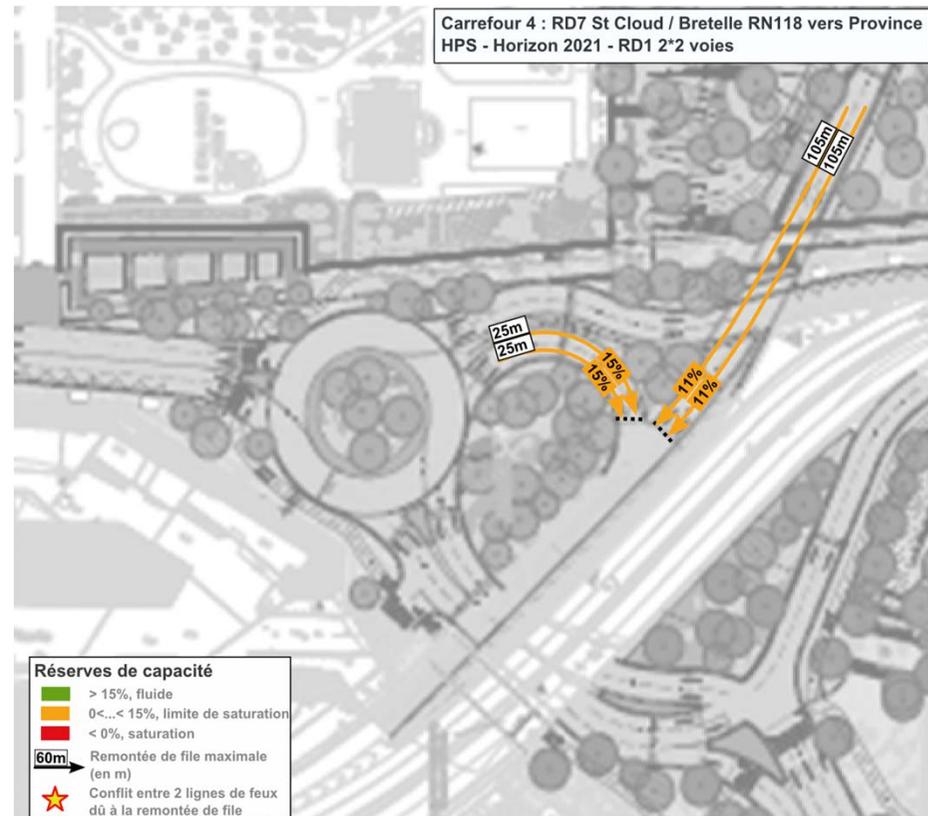
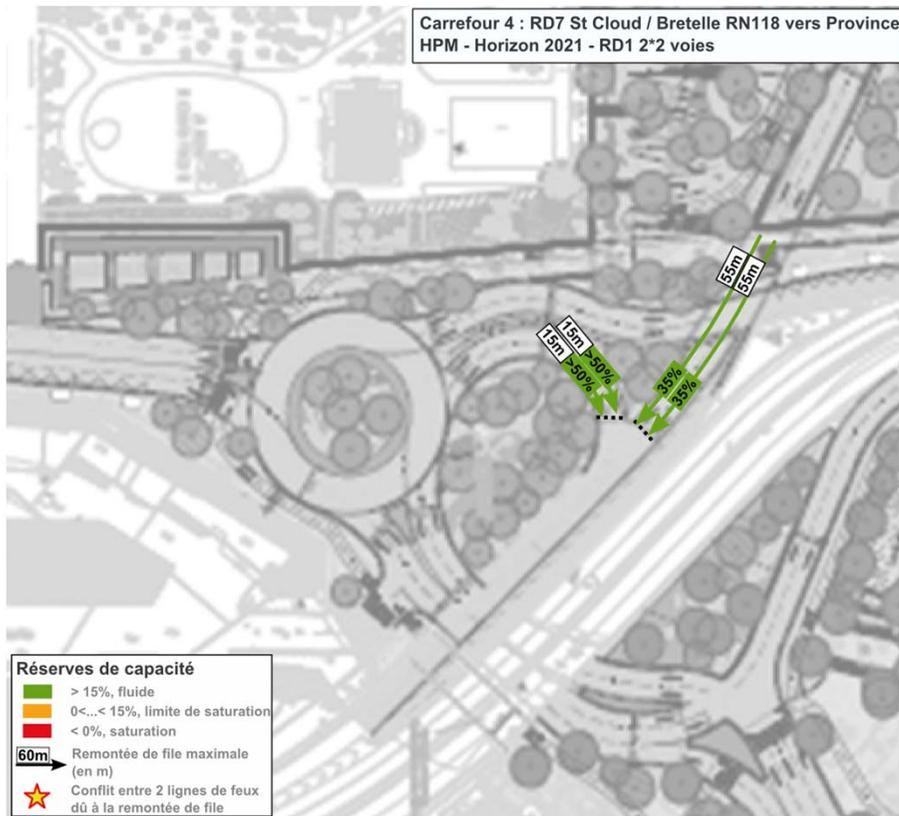
Analyse du fonctionnement futur – avec projet

- ▶ Carrefour 4 : RD7 venant de St Cloud/ Bretelle RN118 vers Province : scénario RD1 2*1 voies



Analyse du fonctionnement futur – avec projet

- ▶ Carrefour 4 : RD7 venant de St Cloud/ Bretelle RN118 vers Province : scénario RD1 2*2 voies



Analyse du fonctionnement futur – avec projet

- ▶ Le fonctionnement global de l'échangeur avec le nouvel aménagement est relativement satisfaisant
- ▶ Le fonctionnement du carrefour est similaire entre les deux scénarios
- ▶ Quelques perturbations ponctuelles impactent le carrefour RD910/RD7 , notamment à l'HPS



MODELISATION DE TRAFICS - CARTES

- ▶ METHODOLOGIE
- ▶ SITUATION ACTUELLE
- ▶ SITUATION FUTURE 2021
- ▶ SITUATION FUTURE 2030

@egis | METHODOLOGIE

- ▶ Mise en place du modèle actuel
 - > Méthode
 - > Calage
- ▶ Mise en place des modèles futures
 - > Situation future 2021
 - > Situation future 2030

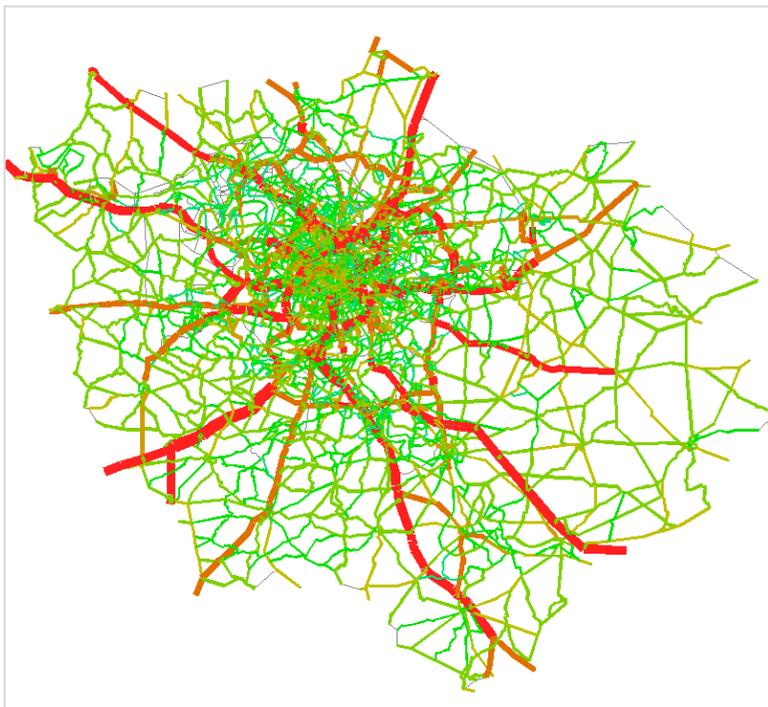
Mise en place du modèle actuel

- ▶ **Définition** : Le modèle de trafic permet de reconstituer les trafics circulant sur le réseau de voirie par sens aux heures de pointe du matin et du soir
- ▶ **Les grandes étapes** de la constitution du modèle actuel:
 - > Etablir un cordon sur la base du modèle DREIA
 - > Affiner le réseau de voirie
 - > Affiner la matrice de la demande
 - > Caler le modèle actuel

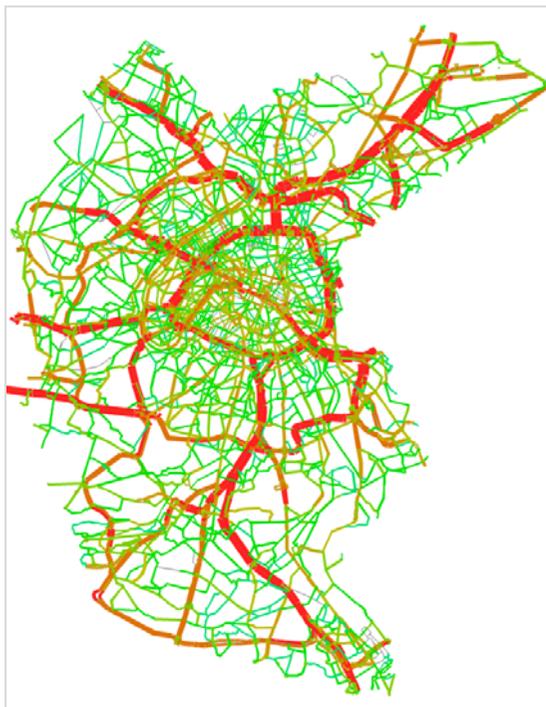
Mise en place du modèle actuel

- ▶ Etablir un cordon sur la base du modèle DREIA : **extraction du périmètre de modélisation***

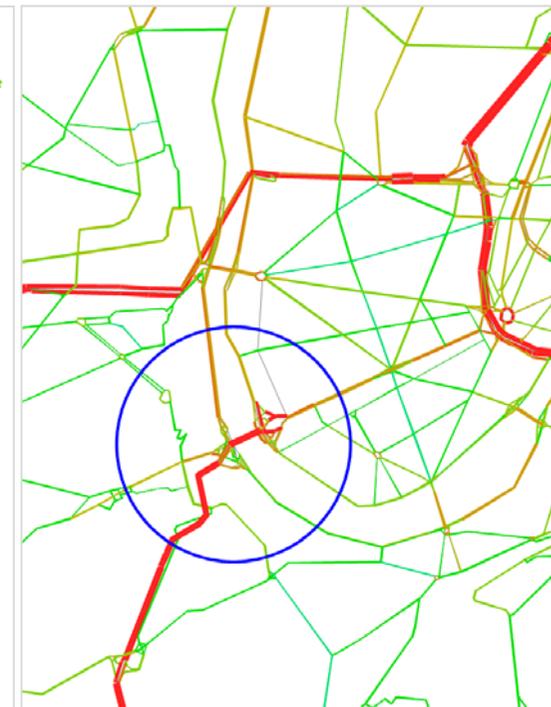
Modèle régional



Périmètre de modélisation



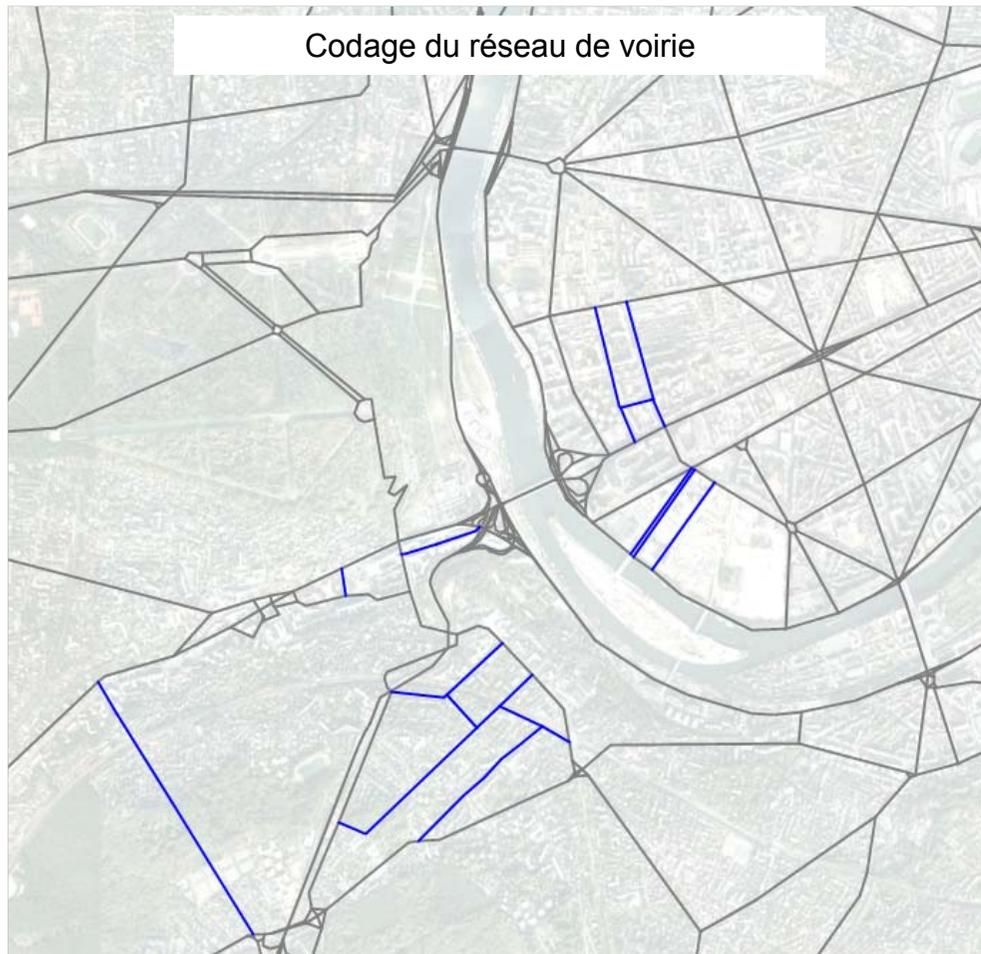
Périmètre d'étude



* Cette extraction est réalisée aux deux heures de points pour les horizons actuels et futurs.

Mise en place du modèle actuel

► Affinage



Mise en place du modèle actuel

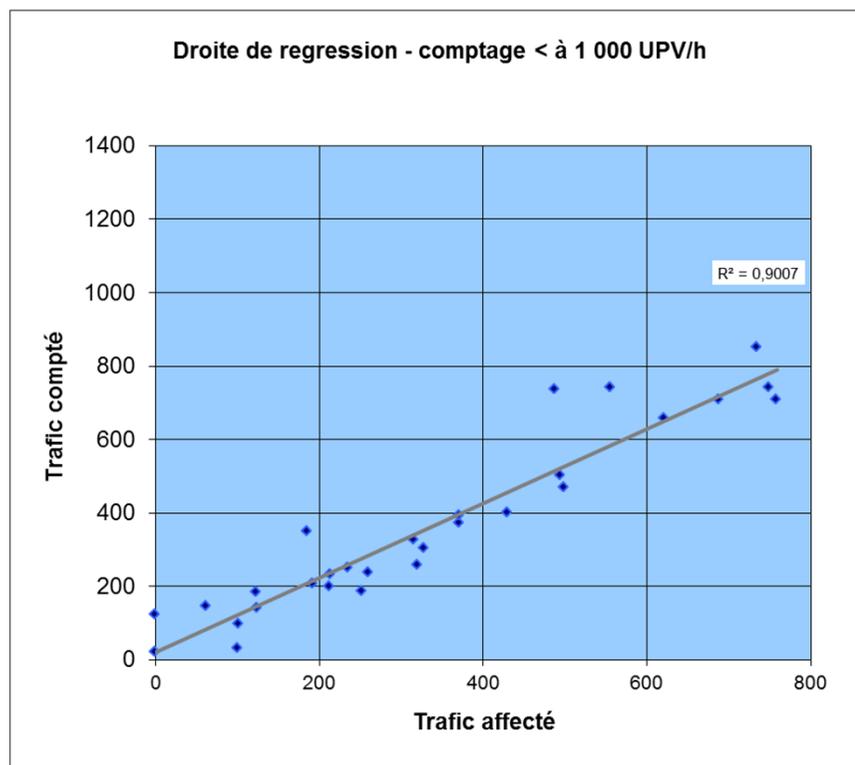
- ▶ **Calage du modèle actuel à l'HPM et l'HPS** : le calage est réalisé sur la base des comptages. Il s'agit de mettre en cohérence les résultats de l'affectation du modèle avec la réalité relevée sur le terrain.

- ▶ **Les objectifs du calage** sont les suivants :
 - > 10% d'écart moyen relatif sur les débits pour les débits supérieurs à 1000 UVP/h
 - > Pour les valeurs de débit relativement faibles (inférieurs à 1000 UVP/h) un objectif maximum de 1000 UVP/h est fixé. En effet, pour ces faibles valeurs, les objectifs d'écart relatif peuvent être difficiles à atteindre pour un gain de précision très faible.
 - > Un coefficient de corrélation supérieur à 0,9.

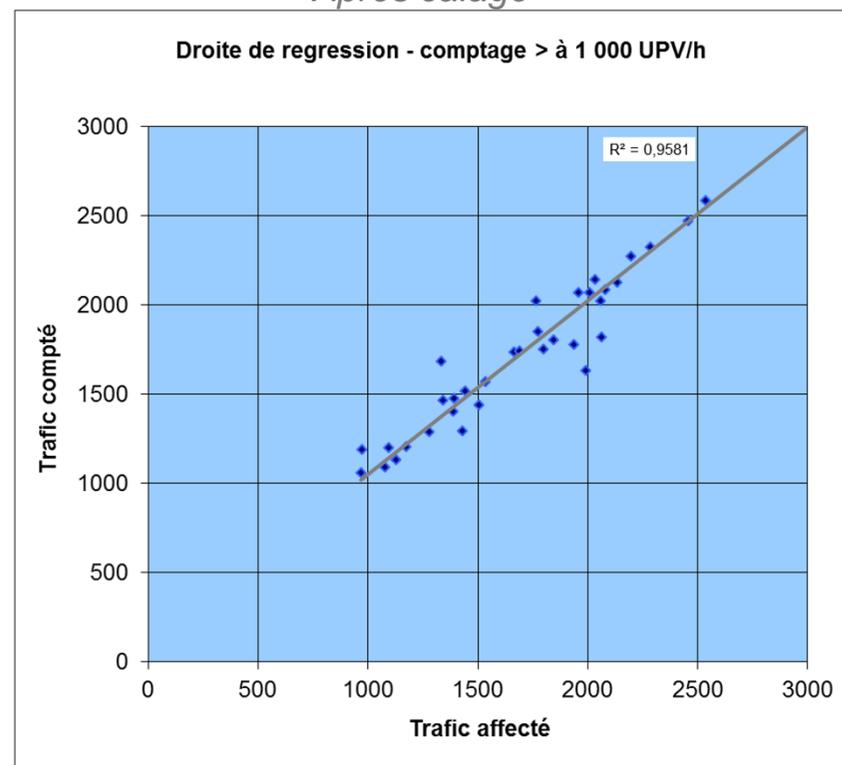
Mise en place du modèle actuel

- ▶ **Calage du modèle actuel à l'HPM et l'HPS**
 - > Les indicateurs de calage

Après calage



Après calage



Mise en place du modèle de trafic futur - 2021

► Méthodologie générale

> La construction du modèle à l'horizon 2021 passe par deux étapes :

- 1 - **Constitution de la matrice de la demande future;**
- 2 - **Prise en compte des projets d'aménagement de voirie** afin d'obtenir le réseau de voirie futur à l'horizon 2021.

Mise en place du modèle de trafic futur - 2021

- ▶ Constitution de la matrice de demande future
 - > La matrice OD 2021 est réalisée sur la base de la matrice actuelle.
 - > Pour les zones à proximité du périmètre d'étude sur lesquelles des projets de développement ont été identifiés :
 - **la demande est ajustée par la prise en compte de la demande actuelle à laquelle est ajoutée la demande supplémentaire (étape de génération)**

Mise en place du modèle de trafic futur - 2021

► Prise en compte des projets de développement

> 4 catégories :

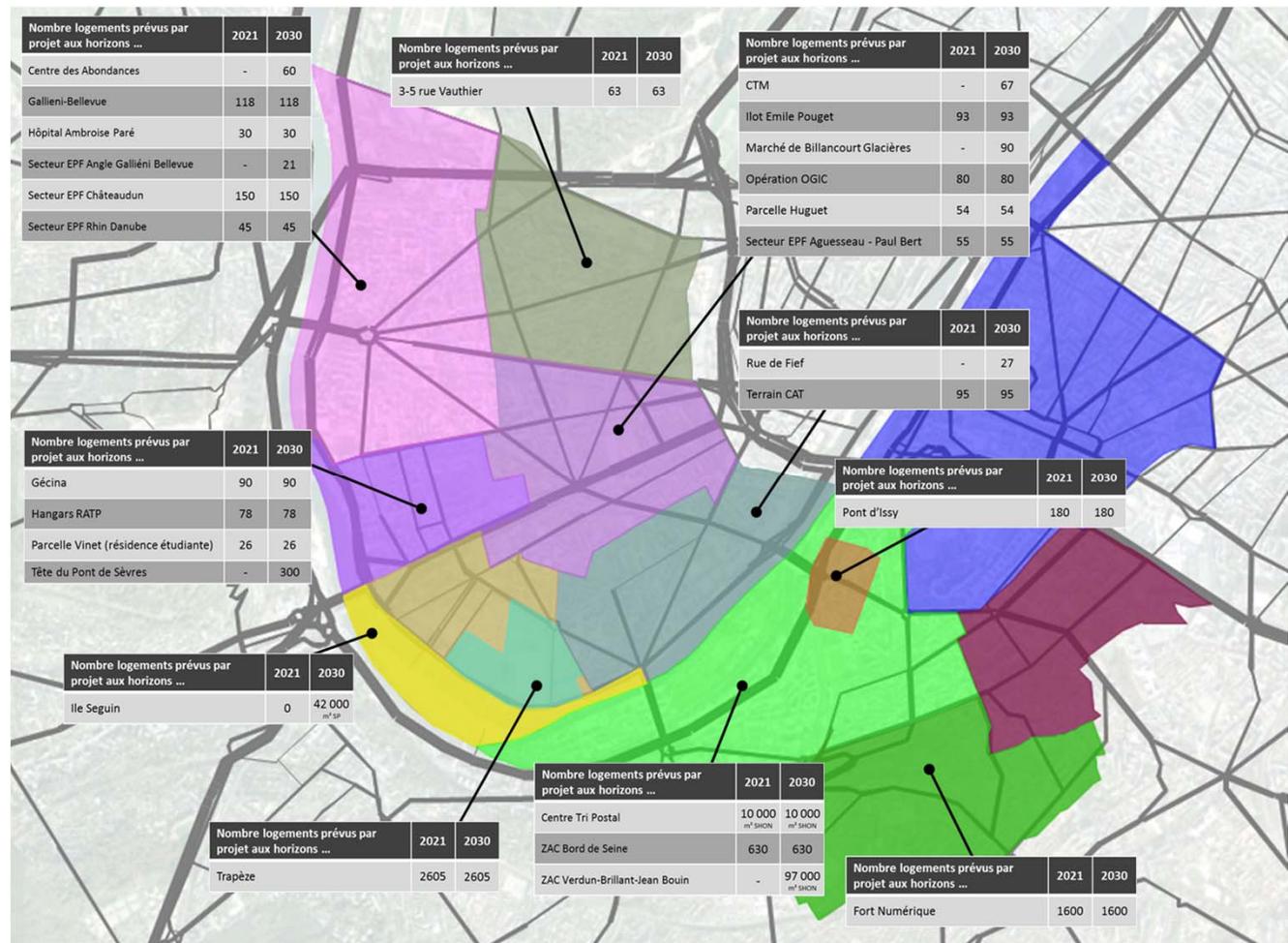
- Les logements ;
- Les bureaux ;
- Les équipements ;
- Les commerces et activités.

Mise en place du modèle de trafic futur - 2021

► Prise en compte des projets de développement

> Les logements

Cette carte détaille pour chacune des zones du modèle les projets pris en compte dans les générations pour chaque horizon

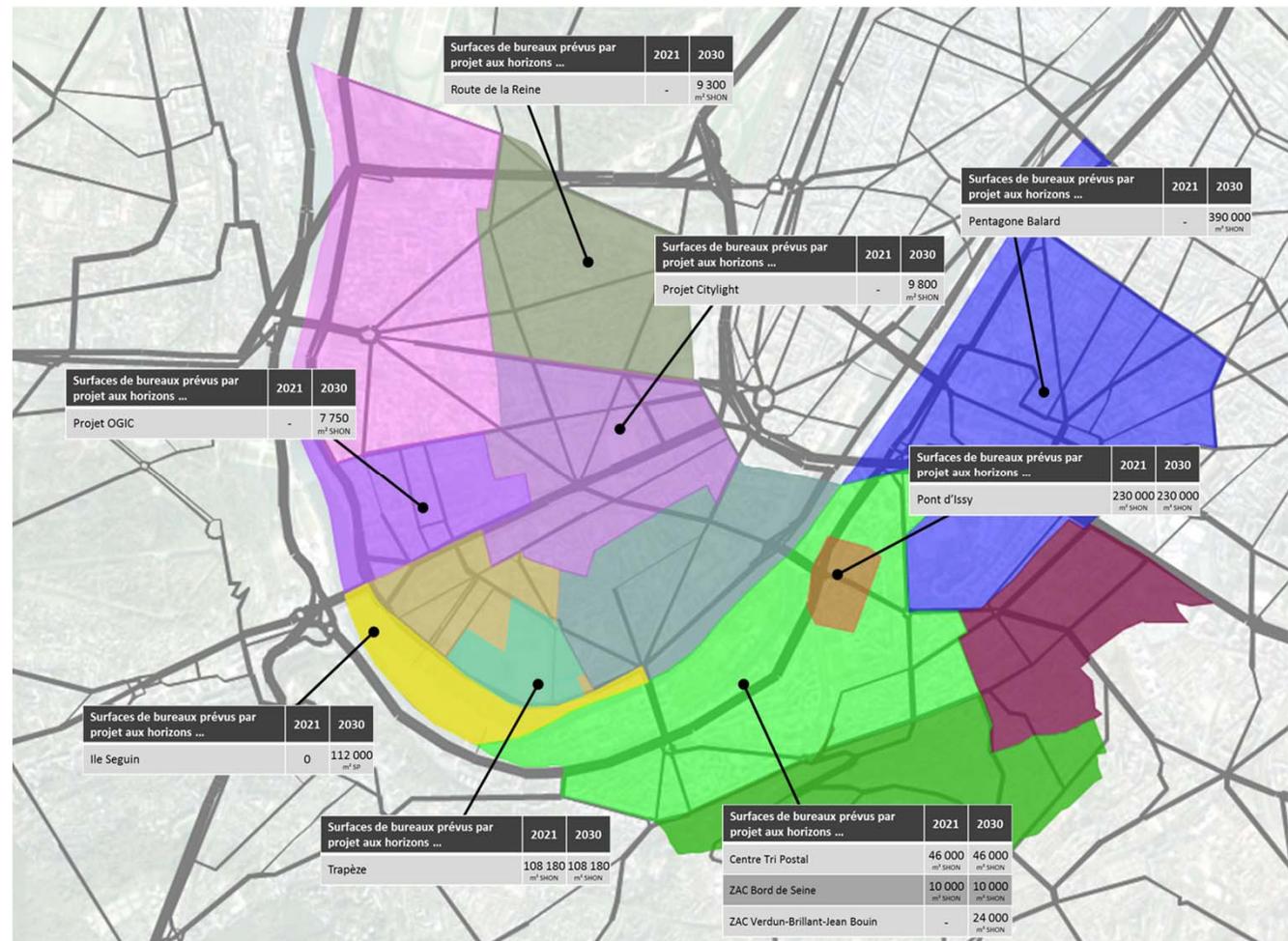


Mise en place du modèle de trafic futur - 2021

- Prise en compte des projets de développement

> Les bureaux

Cette carte détaille pour chacune des zones du modèle les projets pris en compte dans les générations pour chaque horizon

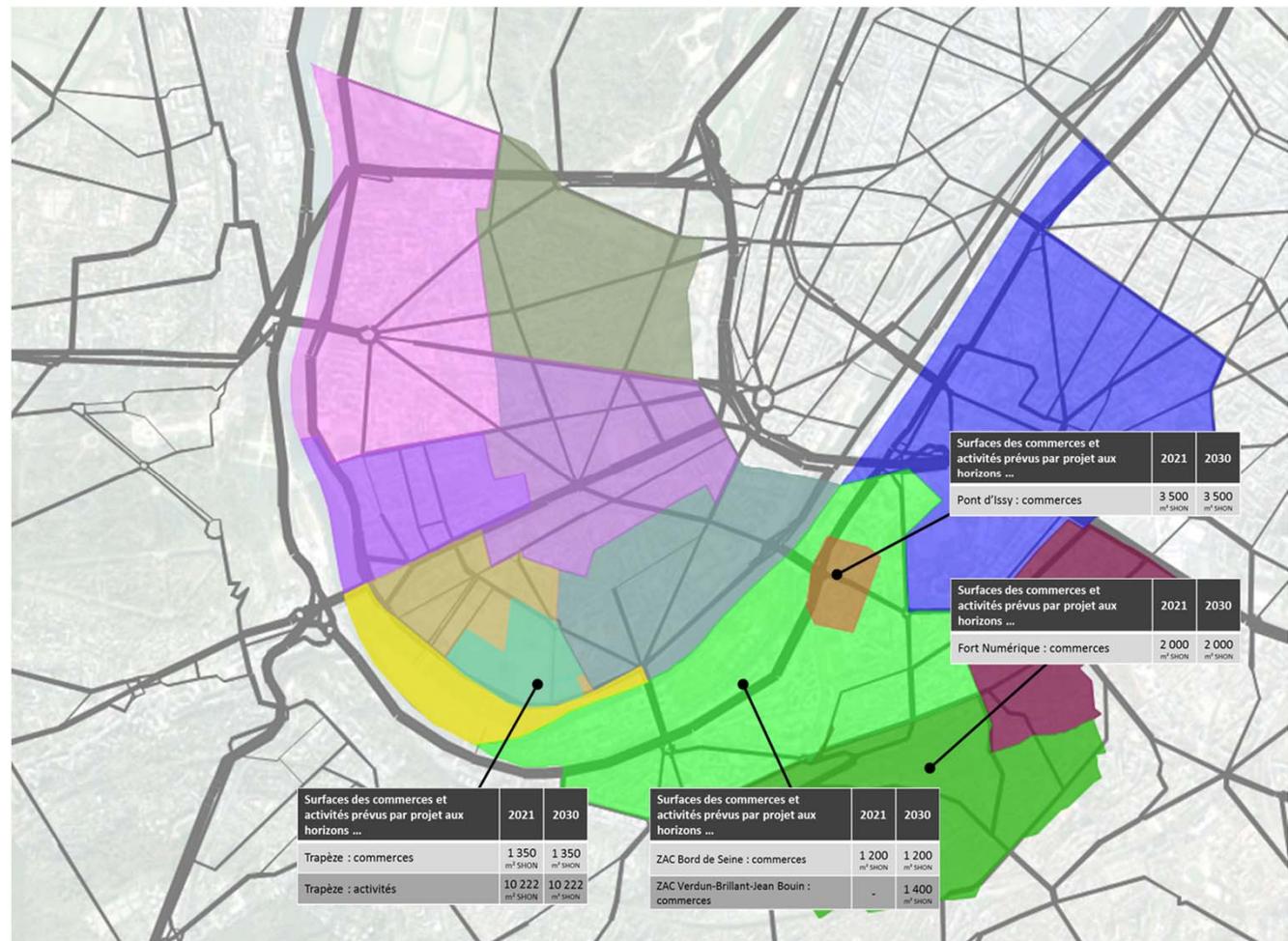


Mise en place du modèle de trafic futur - 2021

► Prise en compte des projets de développement

> Les commerces et activités

Cette carte détaille pour chacune des zones du modèle les projets pris en compte dans le générations pour chaque horizon

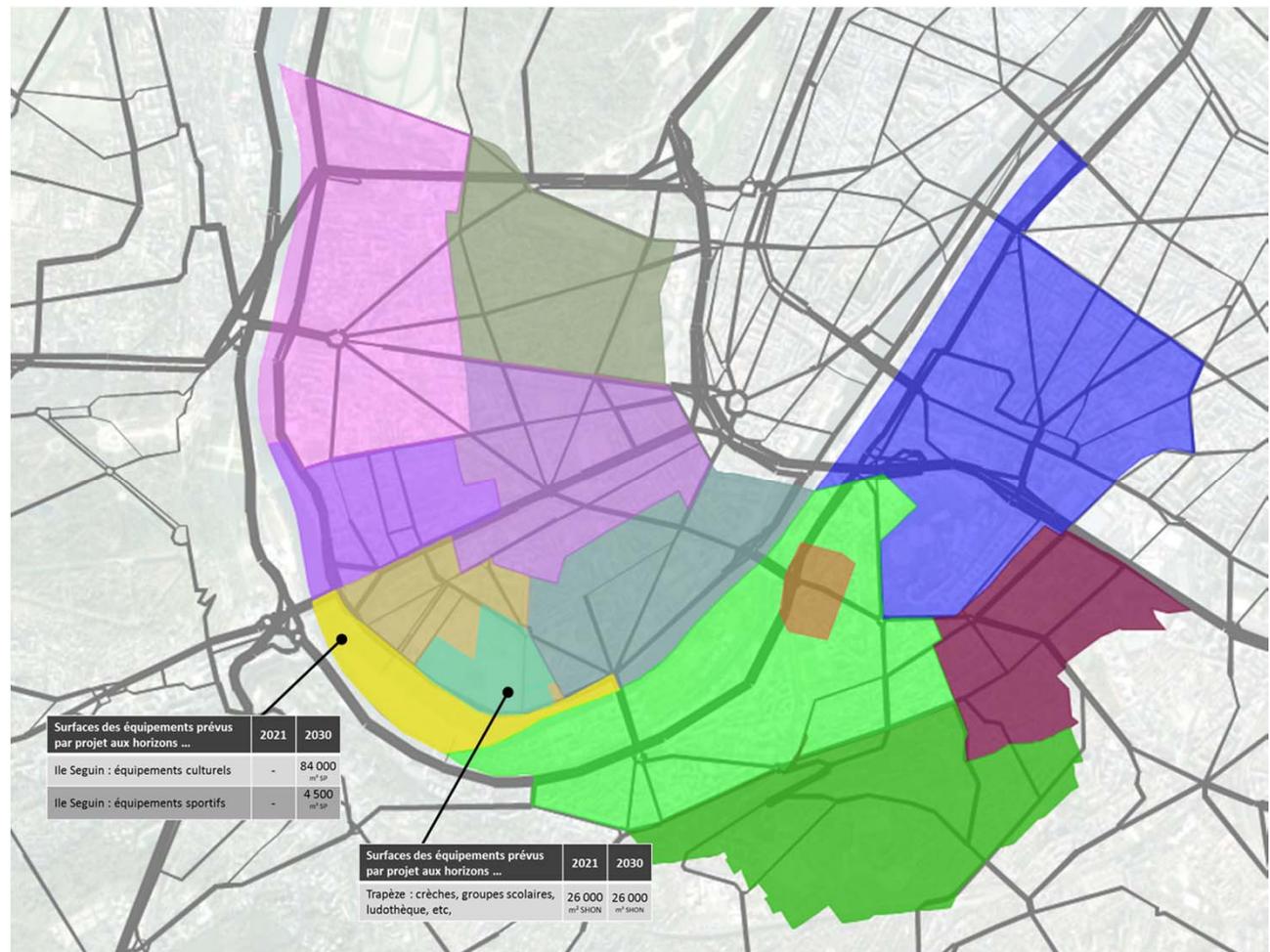


Mise en place du modèle de trafic futur - 2021

► Prise en compte des projets de développement

> Les équipements

Cette carte détaille pour chacune des zones du modèle les projets pris en compte dans le générations pour chaque horizon

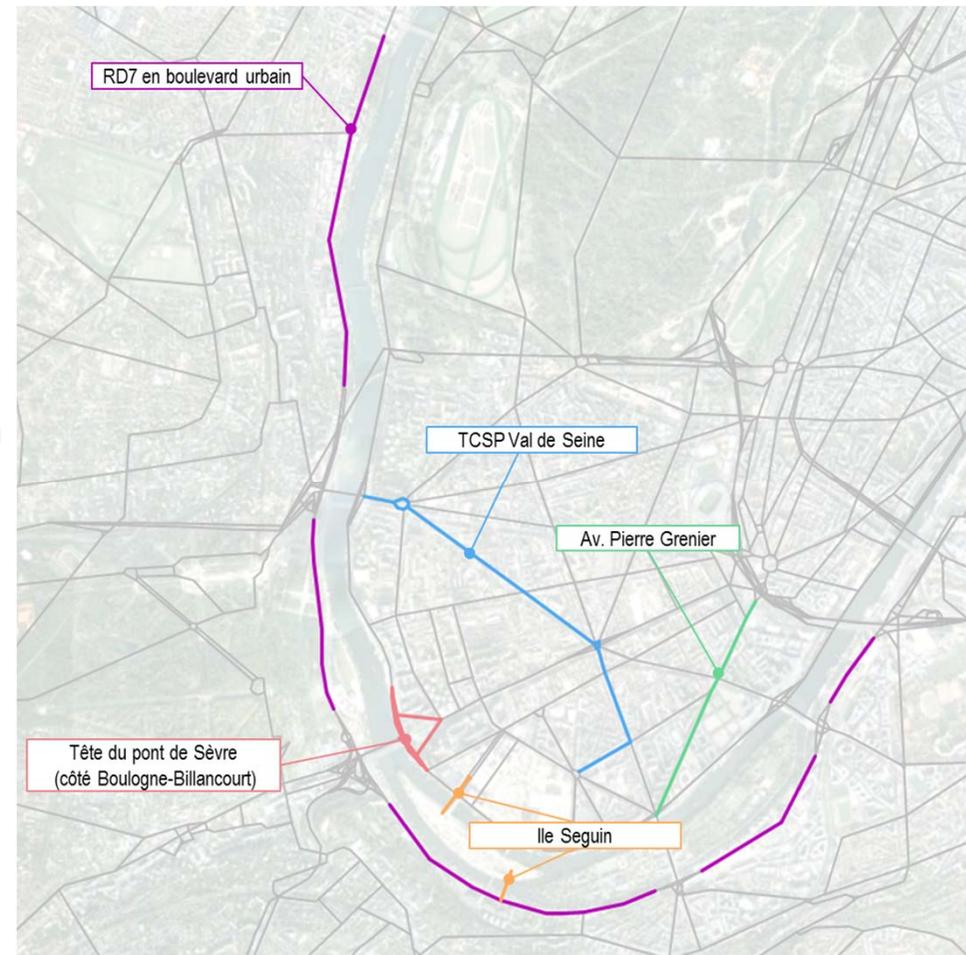


Mise en place du modèle de trafic futur - 2021

► Prise en compte des projets d'aménagement de voirie

> Modèle de référence :

- Aménagement de la RD 7 en boulevard urbain
- Aménagement de la tête du Pont de Sèvres à Boulogne-Billancourt
- Aménagement de l'avenue Pierre Grenier



Mise en place du modèle de trafic futur - 2021

- ▶ Éléments spécifiques aux scénarios
 - > Coder le projet d'aménagement de l'échangeur de la manufacture
 - > Deux scénarii d'aménagement de la RD 1
 - RD 1 à 2 X 1 voies
 - RD 1 à 2 X 2 voies



Mise en place du modèle de trafic futur - 2030

► Méthodologie générale

- > La méthodologie générale est semblable à l'horizon 2021 : le modèle est construit en deux étapes.

► Constitution de la matrice future

- > La matrice OD 2030 est mise en place sur la base de la matrice régionale 2035 sur la base suivante :
 - 1 – report de calage
 - 2 – Pour les zones sur lesquelles des projets sont connus (Boulogne-Billancourt et Issy-les-Moulineaux) la demande est ajustée par la prise en compte de la demande actuelle à laquelle est ajoutée la demande supplémentaire.

Mise en place du modèle de trafic futur - 2030

► Constitution de la matrice future (suite)

- > L'ensemble des projets pris en compte à l'horizon 2030 dans le calcul des générations ont été détaillés dans la partie « Mise en place du modèle de trafic futur – 2021 » (p.85)

► Réseau de voirie futur

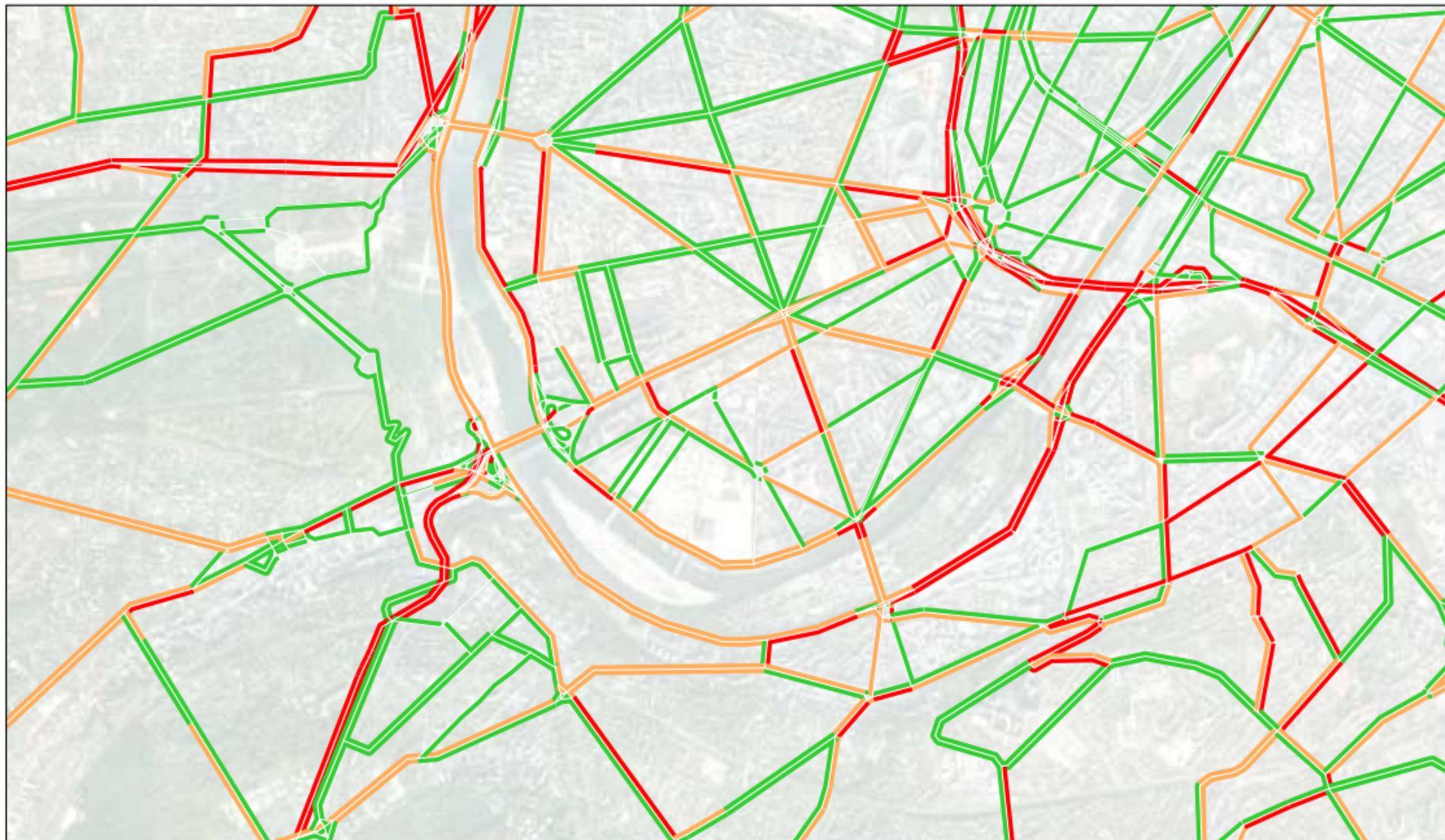
- > Le réseau de voirie futur correspond au réseau de voirie du modèle régional de la DREIA 2035 auquel sont ajoutés les projets d'aménagement de voiries pris en compte pour l'horizon 2021.
- > Le projet du Grand Paris Express est également pris en compte à cet horizon.

@egis | SITUATION ACTUELLE

- ▶ Trafics aux heures de pointe
- ▶ Saturations aux heures de pointe
- ▶ Trafics moyens journaliers



| | | |
|-----|-------------------|--------------------|
| HPM | CARTE DES CHARGES | Situation Actuelle |
| | uvp / heure | |



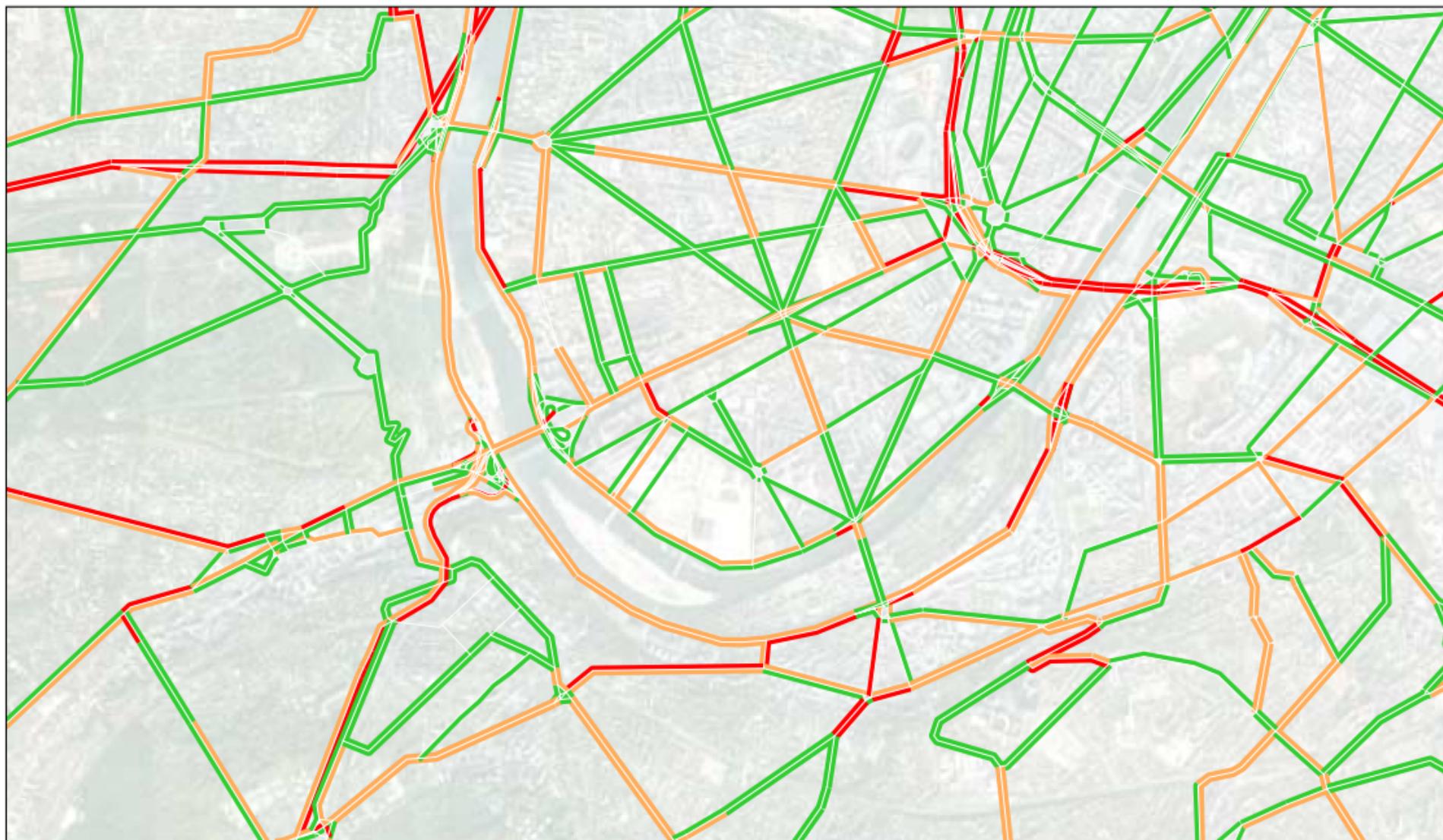
HPM

CARTE DE SATURATION

Situation Actuelle



| | | |
|-----|-------------------|--------------------|
| HPS | CARTE DES CHARGES | Situation Actuelle |
| | uvp / heure | |



HPS

CARTE DE SATURATION

Situation Actuelle



SITUATION FUTURE 2021

- ▶ Scénario 1 : sans projet – RD 1 à 2X1 voie
- ▶ Scénario 2 : sans projet – RD 1 à 2X2 voies
- ▶ Scénario 3 : avec projet – RD 1 à 2X1 voie
- ▶ Scénario 4 : avec projet – RD 1 à 2X2 voies

LISTE DES CARTES PRESENTEES POUR CHAQUE SCENARIO

- ▶ Trafics aux heures de pointe
- ▶ Saturations aux heures de pointe
- ▶ Evaluation de l'impact du nouvel aménagement
 - > Différence de trafics entre le scénario 3 et le scénario 1
 - > Différence de trafics entre le scénario 4 et le scénario 2
- ▶ Evaluation de l'impact de la mise à 2X2 voies de la RD 1
 - > Différence de trafics entre le scénario 2 et le scénario 1
 - > Différence de trafics entre le scénario 4 et le scénario 3

LISTE DES CARTES PRESENTEES POUR CHAQUE SCENARIO

- ▶ Les cartes seront accompagnées des analyses suivantes :
 - > Pour le scénario 1 (sans projet – RD 1 2X1), les évolutions de trafics seront comparées à la situation actuelles (p.106)
 - > Pour les scénario 2, 3 et 4, les analyses seront présentées à la suite des cartes de différence afin de mettre en évidence :
 - Les reports de trafics liés à l'aménagement de l'échangeur (p.123)
 - Les reports de trafics liés à la mise à 2X2 voies de la RD 1 (p.128)

Scénario 1 : sans projet – RD 1 à 2X1 voie

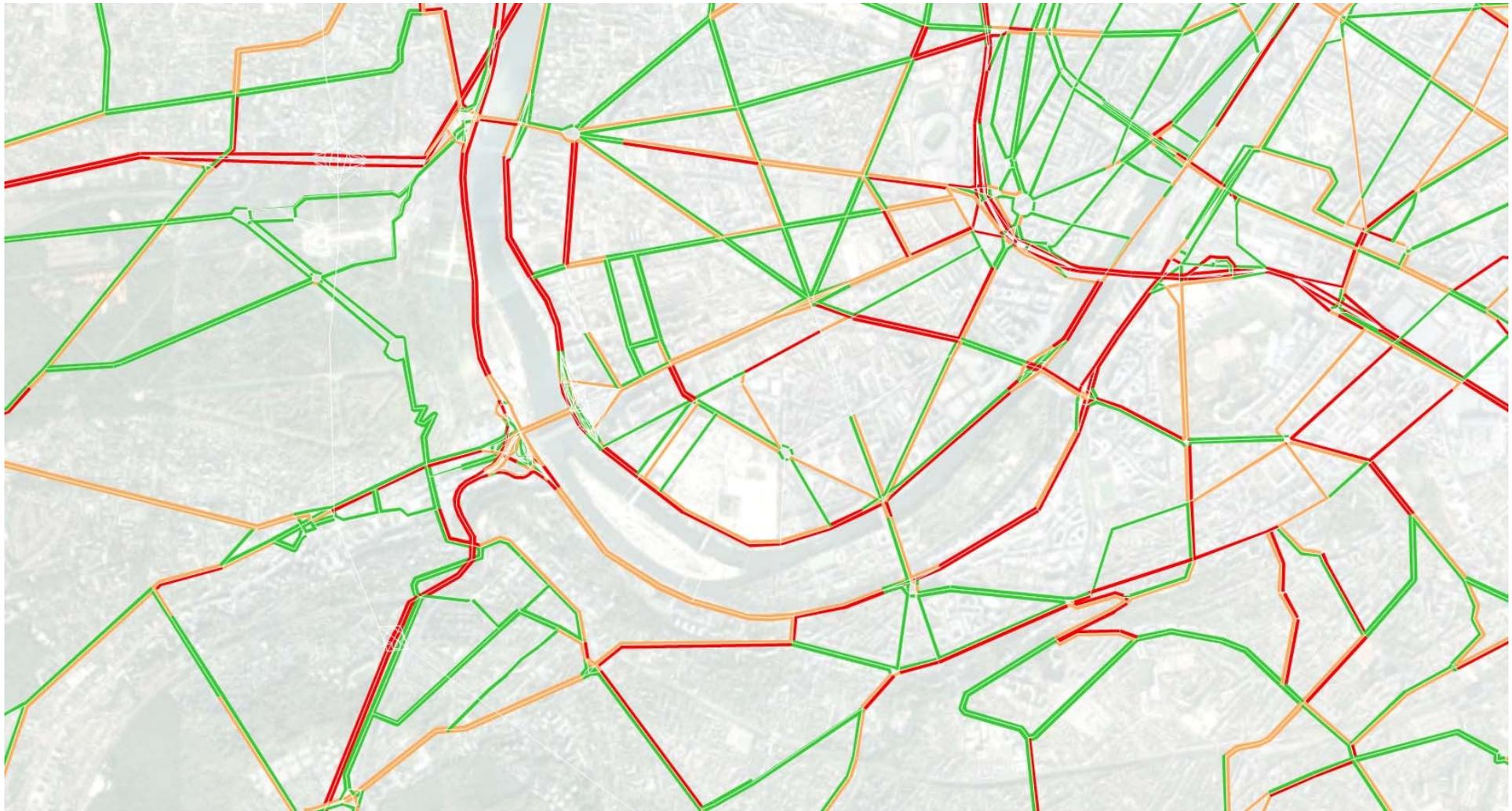


HPM

CARTE DES CHARGES (UVP/h)

Horizon 2021

Scénario 1 : sans projet – RD 1 à 2X1 voie



HPM

CARTE DES SATURATIONS

Horizon 2021

Scénario 1 : sans projet – RD 1 à 2X1 voie

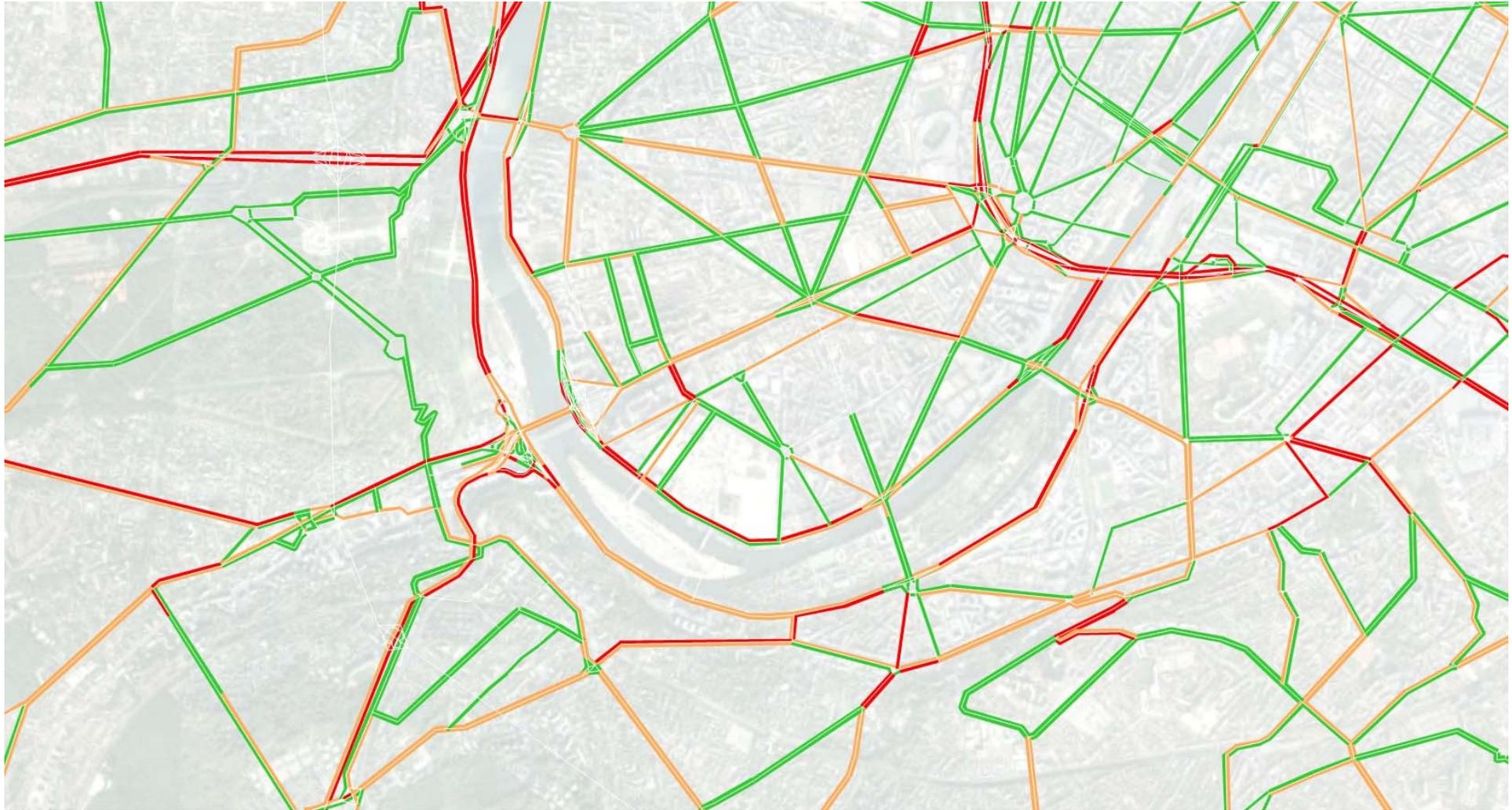


HPS

CARTE DES CHARGES (UVP/h)

Horizon 2021

Scénario 1 : sans projet – RD 1 à 2X1 voie



HPS

CARTE DES SATURATIONS

Horizon 2021

Scénario 1 : sans projet – RD 1 à 2X1 voie

- ▶ Evolutions des trafics entre le scénario 1 et l'état actuel
 - > Les niveaux de trafics à l'horizon 2021 sont du même ordre de grandeur que pour la situation actuelle.
 - > Les différences de trafics les plus importantes se situent au niveau de la RD 7. En effet, l'uniformisation du profil de la RD 7 à 2X2 voies engendre une augmentation du trafic sur cet axe notamment sur la section entre le Pont de Billancourt et la Pont se Sèvres (section à 2X1voie dans la situation actuelle).
- A l'horizon 2021, des véhicules (de l'ordre de 400 uvp/HP dans le sens nord → Sud) ayant pour origine la RD 7 Nord vont continuer sur la RD 7 Sud alors que dans la situation actuelle, ces véhicules traversaient la Seine au niveau du Pont de Sèvres pour rejoindre la RD 1.

Scénario 2 : sans projet – RD 1 à 2X2 voies

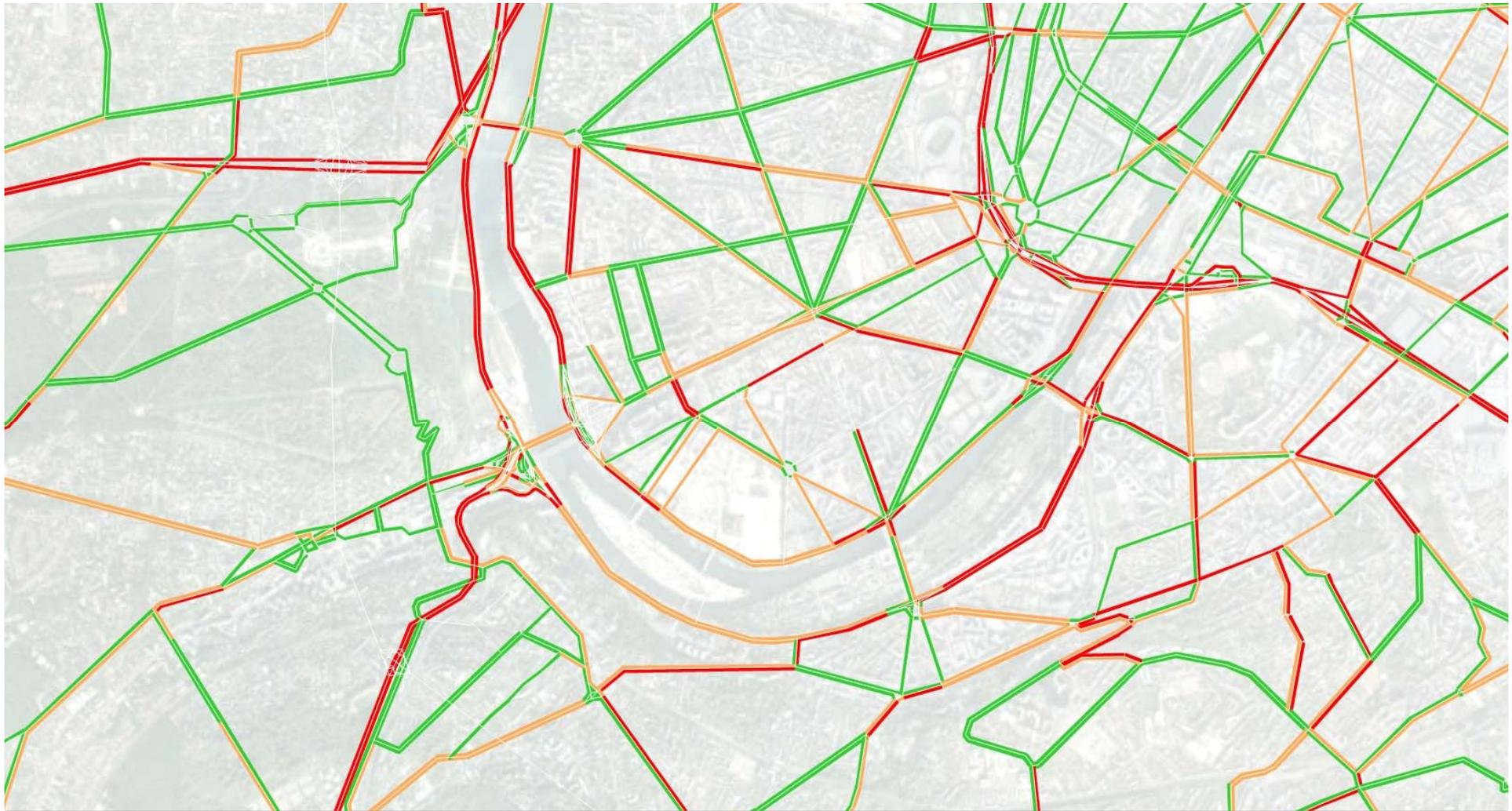


HPM

CARTE DES CHARGES (UVP/h)

Horizon 2021

Scénario 2 : sans projet – RD 1 à 2X2 voies



HPM

CARTE DES SATURATIONS

Horizon 2021

Scénario 2 : sans projet – RD 1 à 2X2 voies

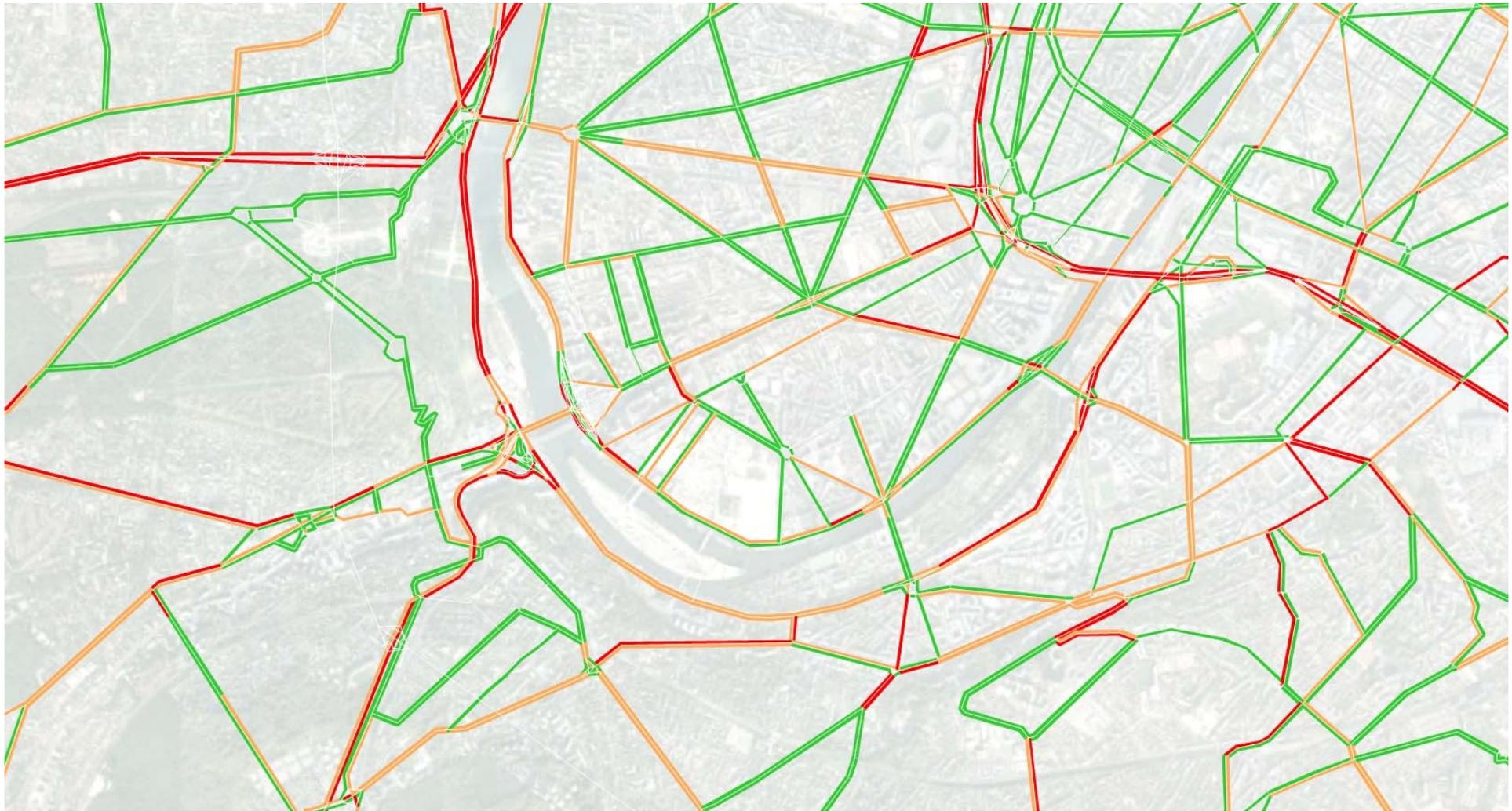


HPS

CARTE DES CHARGES (UVP/h)

Horizon 2021

Scénario 2 : sans projet – RD 1 à 2X2 voies

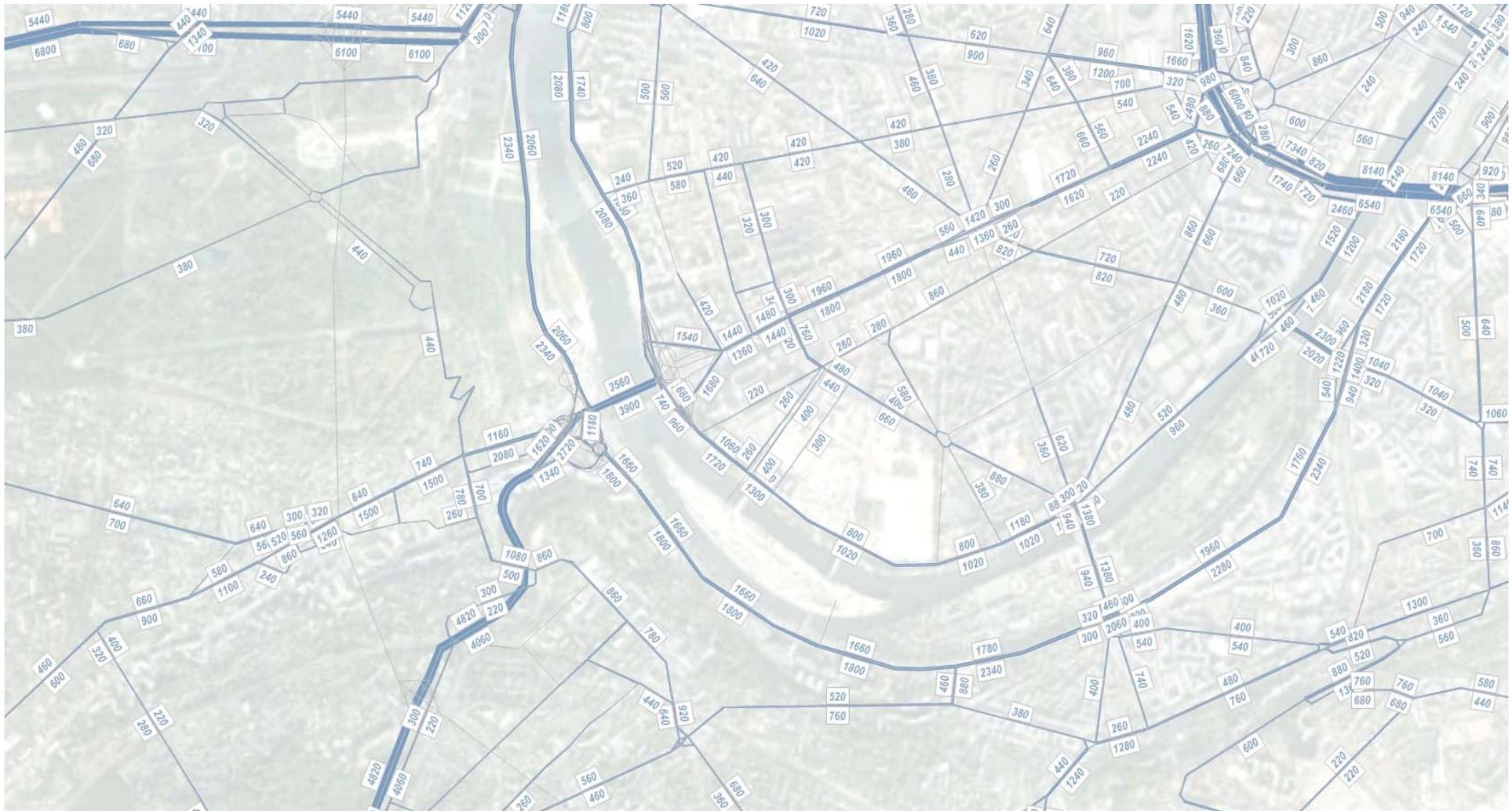


HPS

CARTE DES SATURATIONS

Horizon 2021

Scénario 3 : avec projet – RD 1 à 2X1 voie

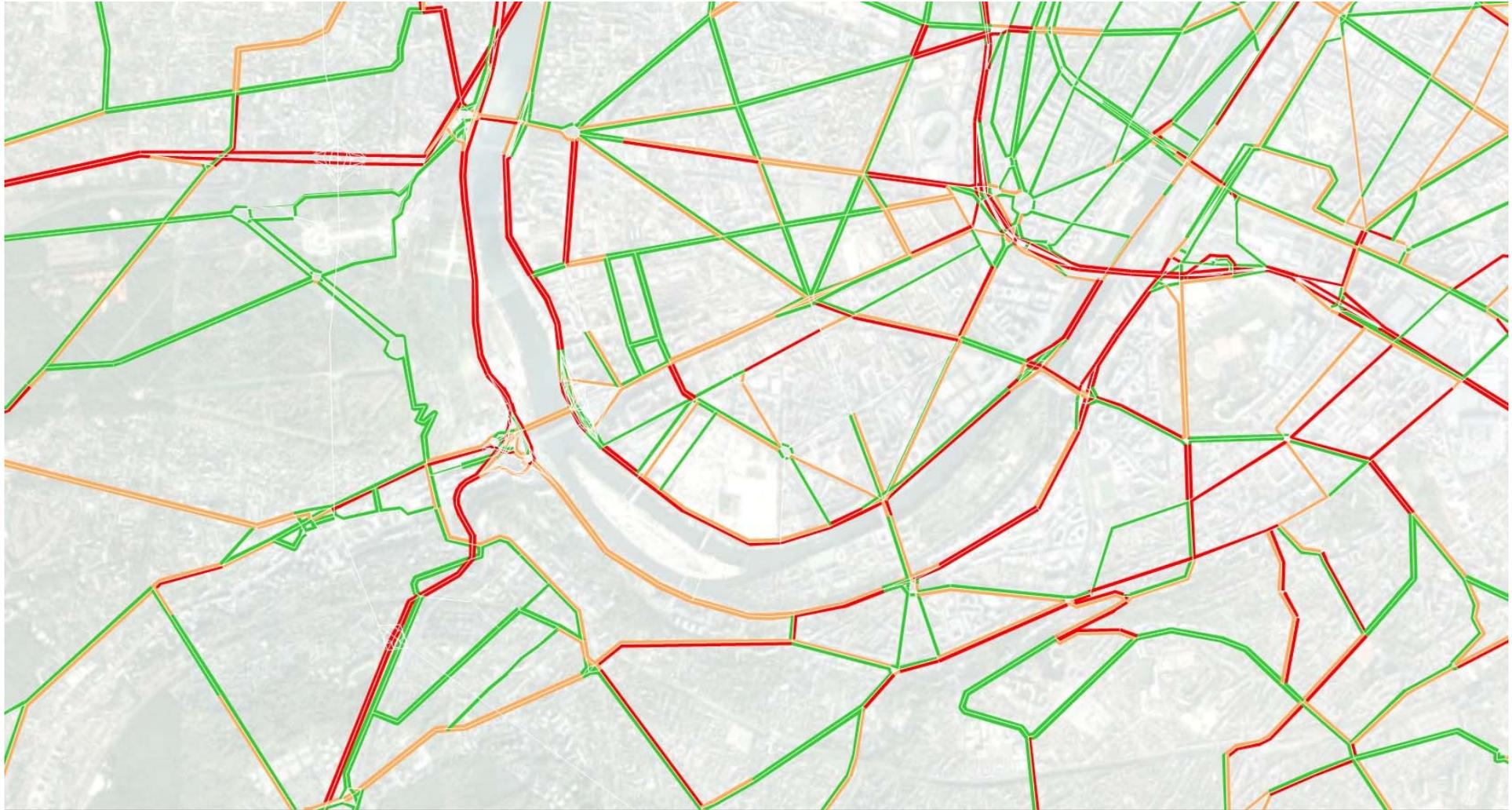


HPM

CARTE DES CHARGES (UVP/h)

Horizon 2021

Scénario 3 : avec projet – RD 1 à 2X1 voie



HPM

CARTE DES SATURATIONS

Horizon 2021

Scénario 3 : avec projet – RD 1 à 2X1 voie

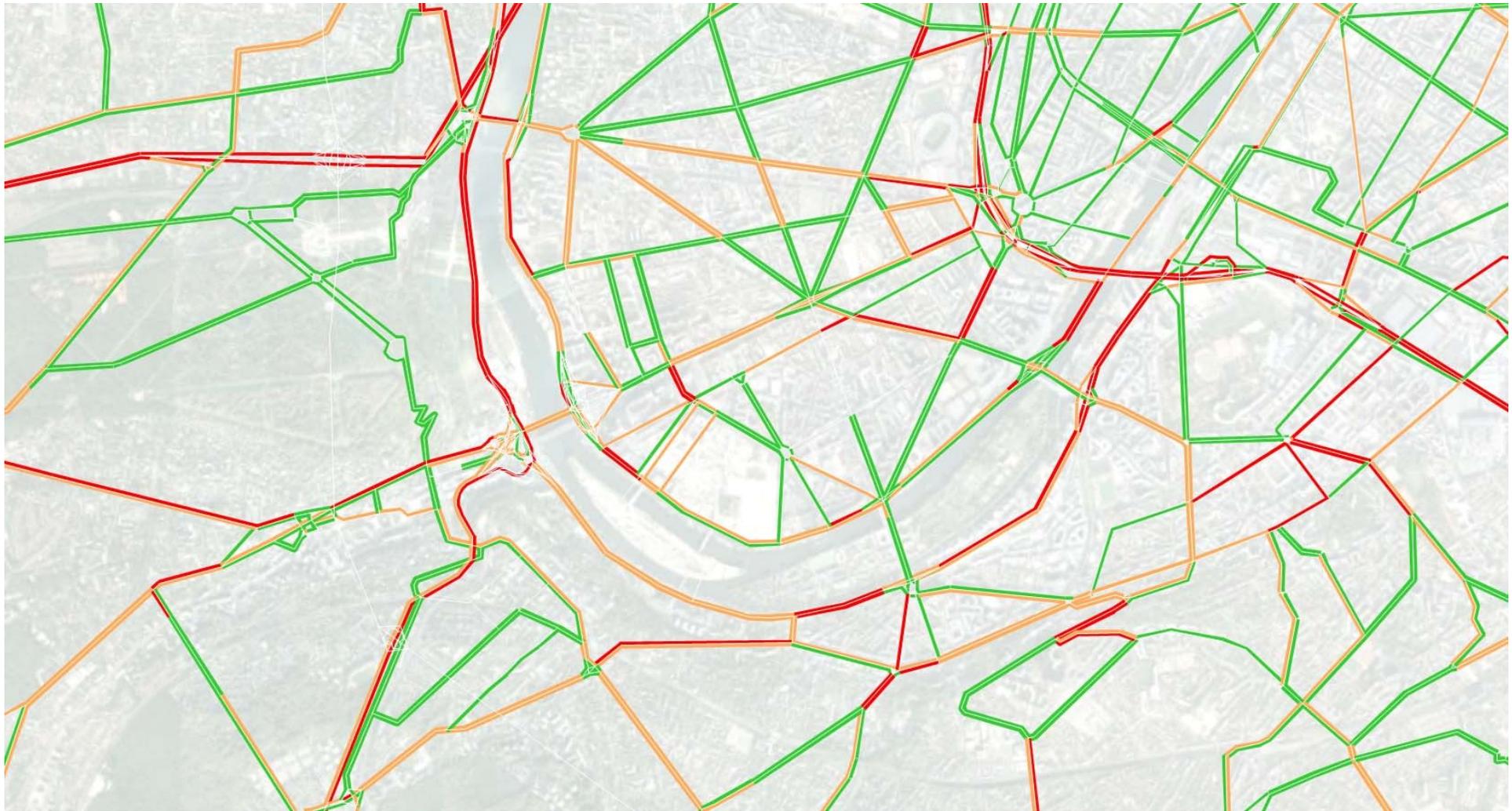


HPS

CARTE DES CHARGES (UVP/h)

Horizon 2021

Scénario 3 : avec projet – RD 1 à 2X1 voie



HPS

CARTE DES SATURATIONS

Horizon 2021

Scénario 4 : avec projet – RD 1 à 2X2 voies

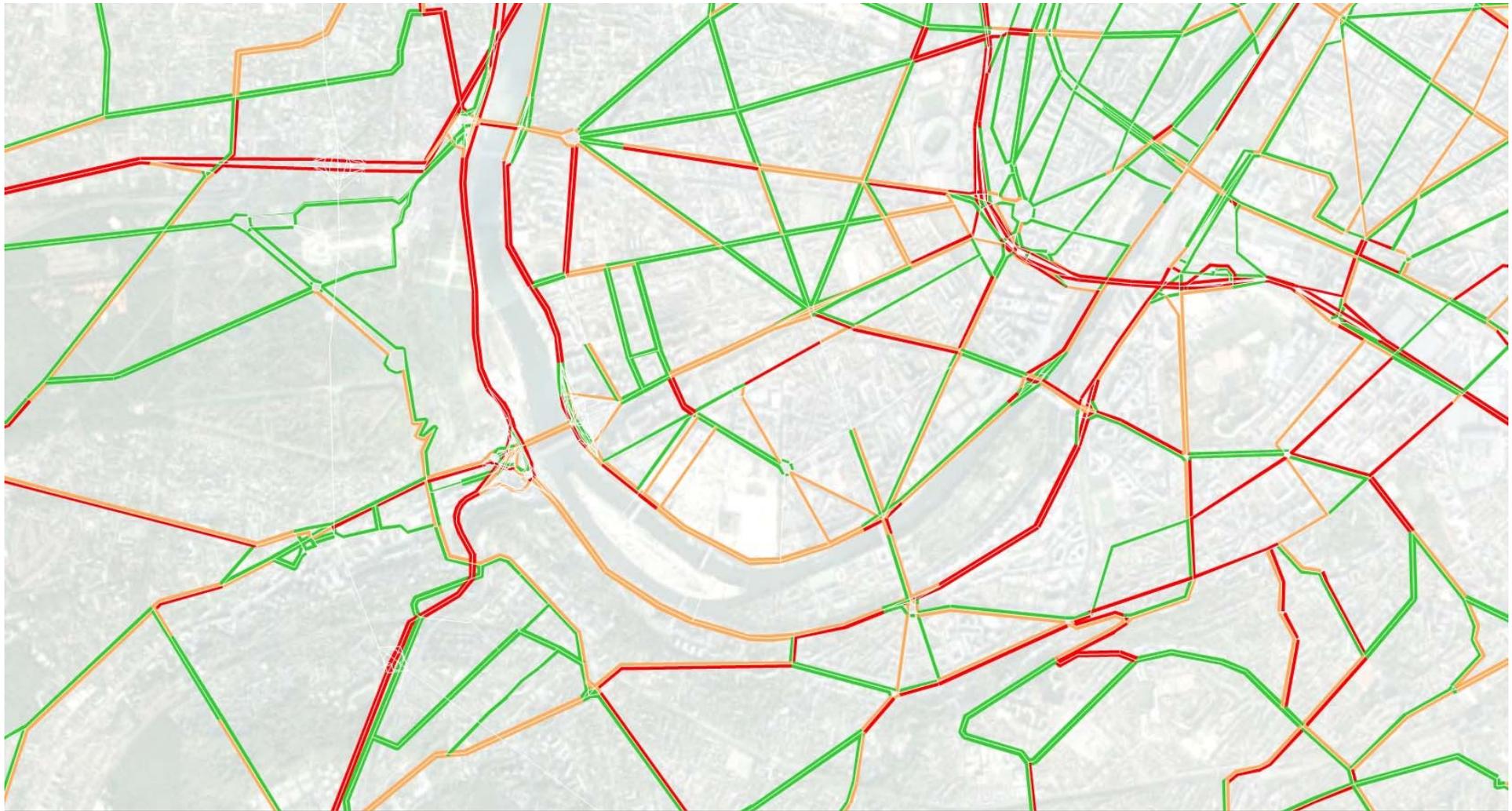


HPM

CARTE DES CHARGES (UVP/h)

Horizon 2021

Scénario 4 : avec projet – RD 1 à 2X2 voies



HPM

CARTE DES SATURATIONS

Horizon 2021

Scénario 4 : avec projet – RD 1 à 2X2 voies

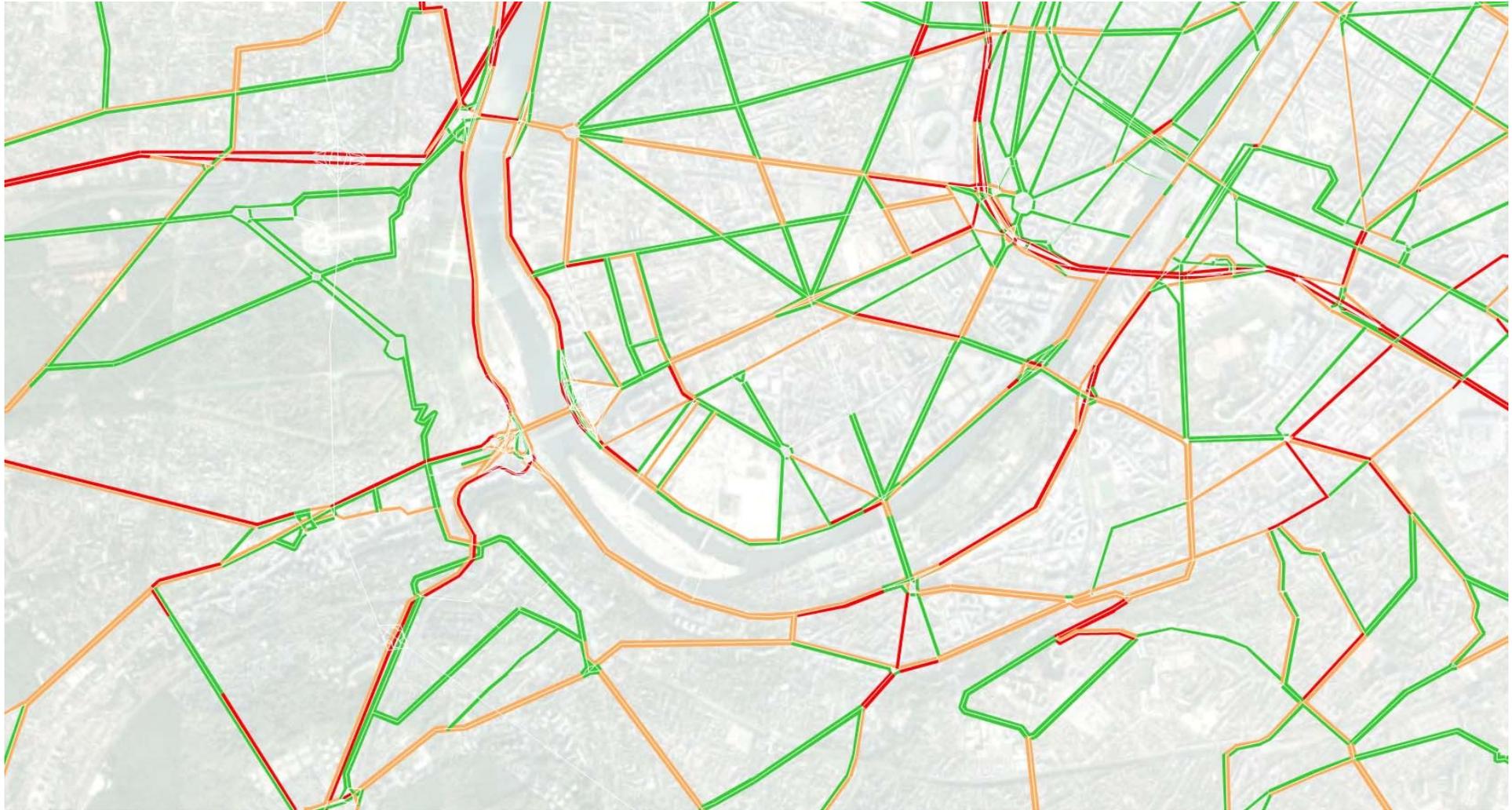


HPS

CARTE DES CHARGES (UVP/h)

Horizon 2021

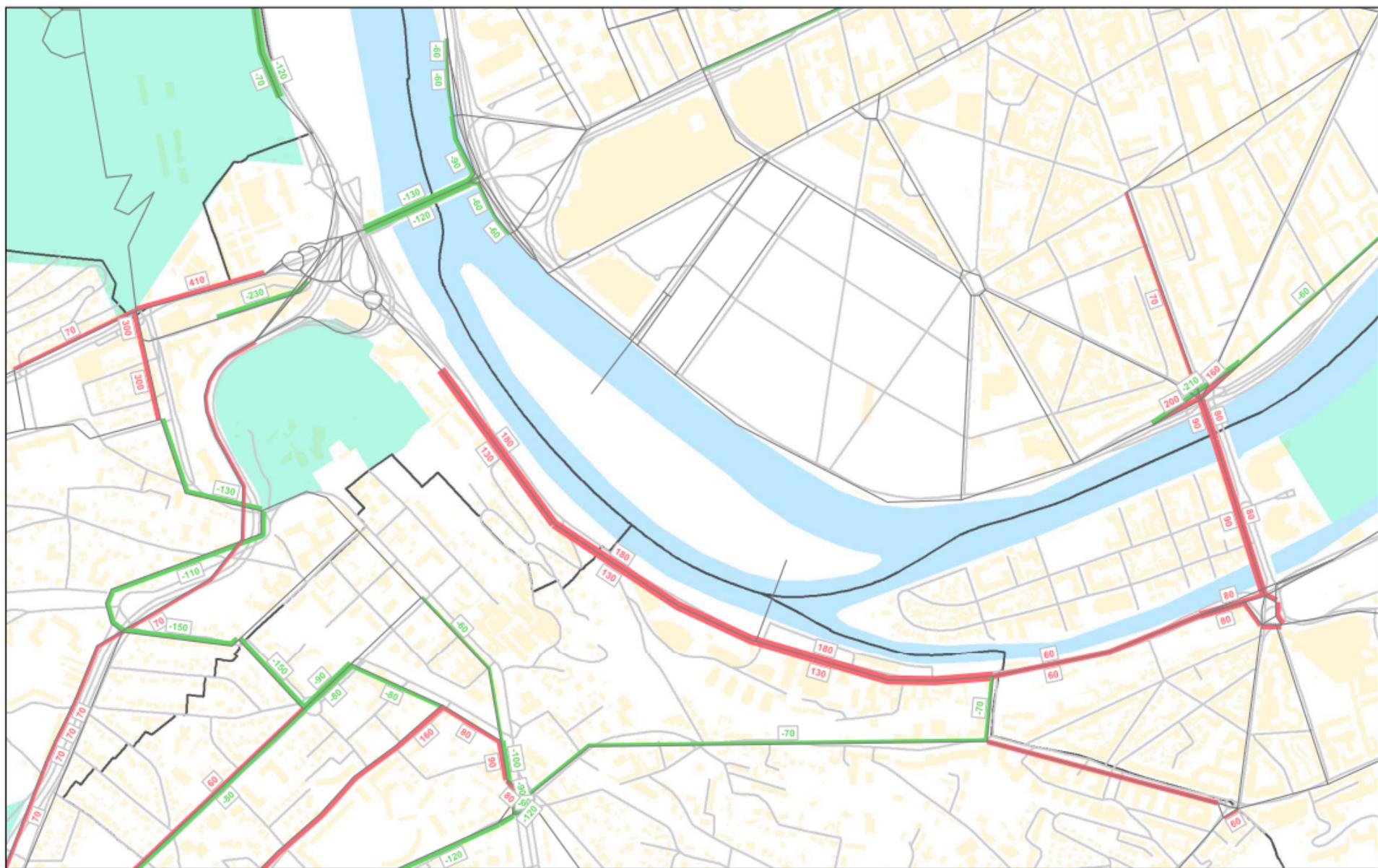
Scénario 4 : avec projet – RD 1 à 2X2 voies



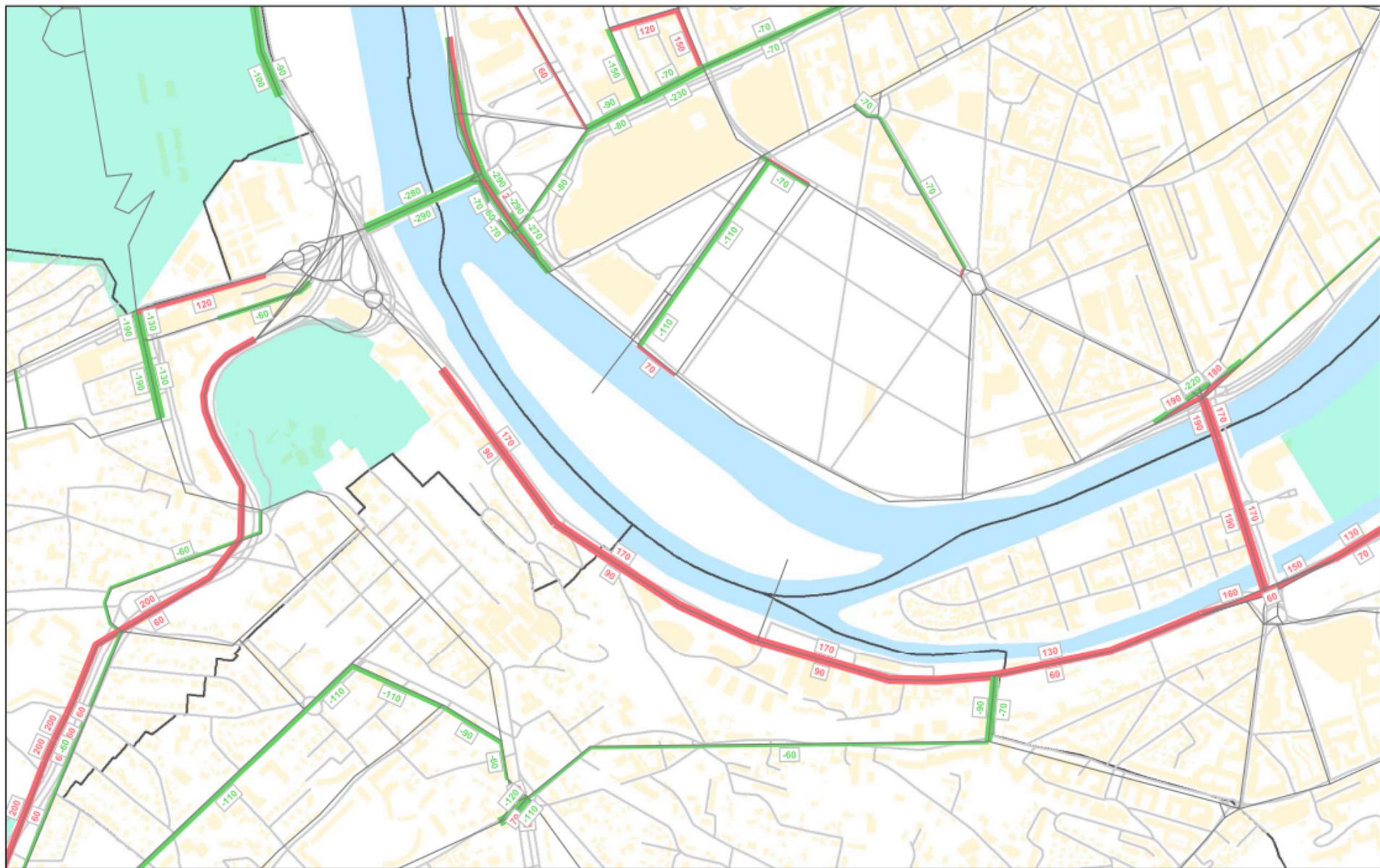
HPS

CARTE DES SATURATIONS

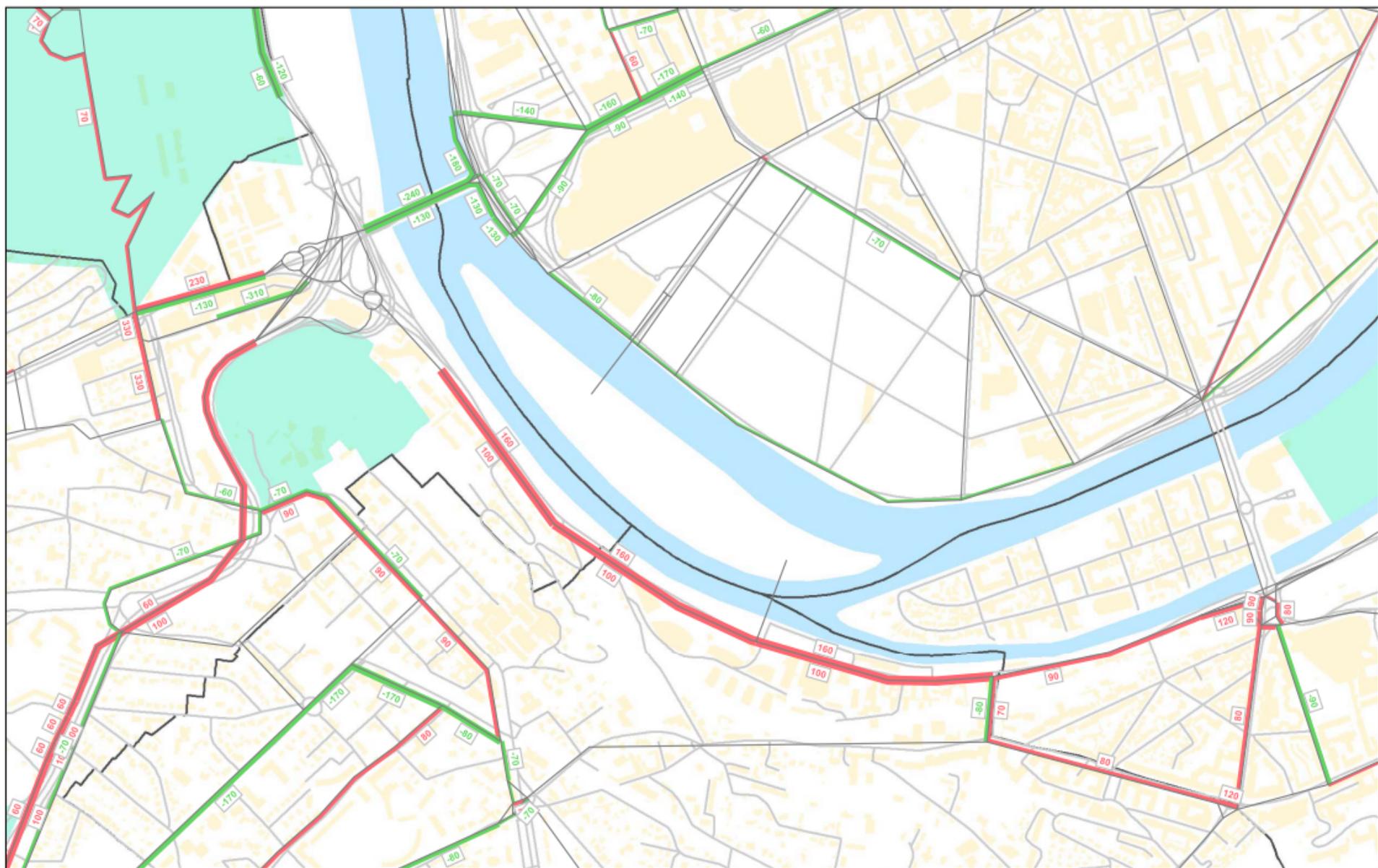
Horizon 2021



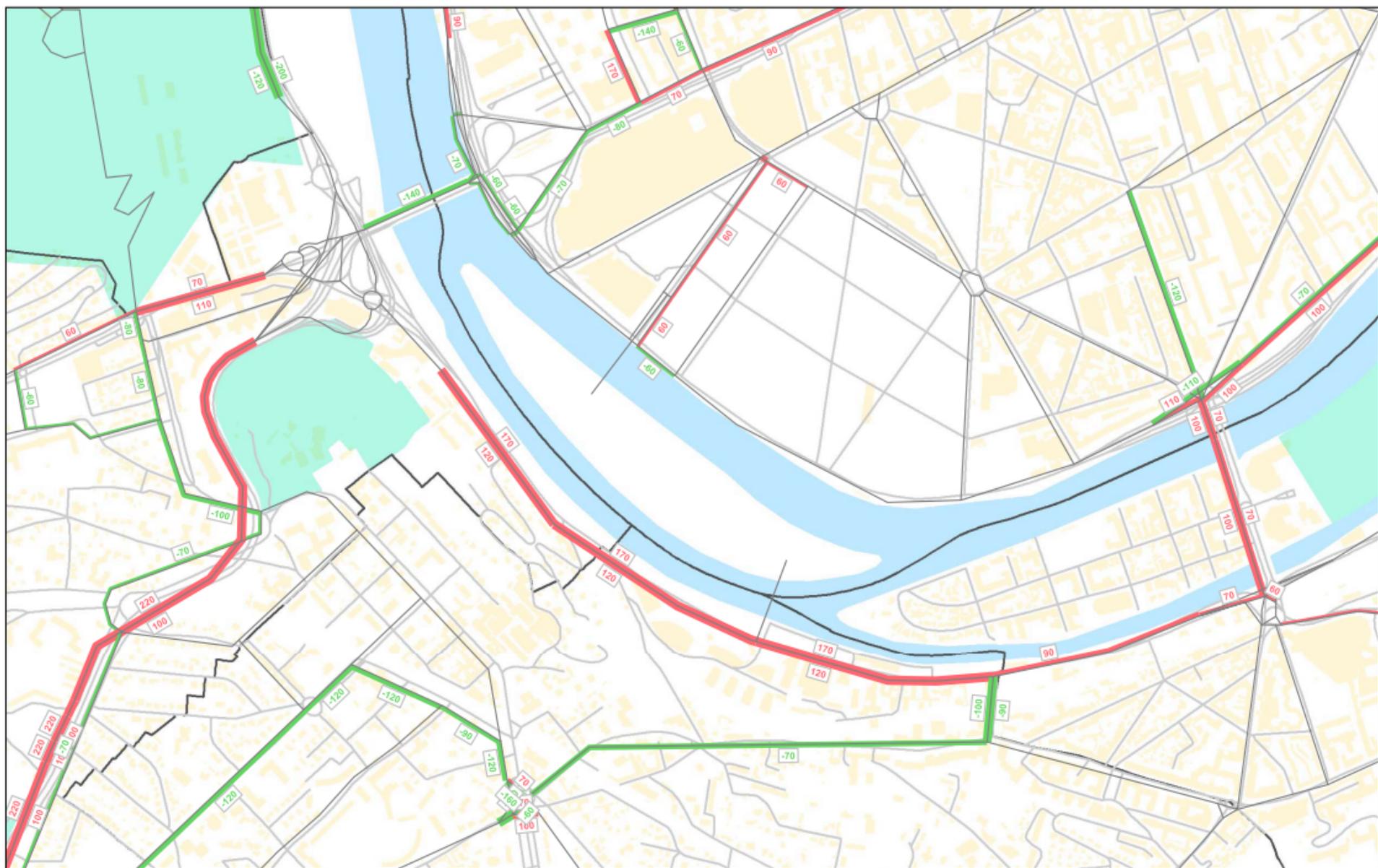
| | | |
|--------------|---|--------------|
| RD 1 - 2 X 1 | CARTE DE DIFFERENCE AVEC PROJET - SANS PROJET | HORIZON 2021 |
| HPM | uvp / heure (> 50 UVP/h) | |



| | | |
|--------------|---|--------------|
| RD 1 - 2 X 1 | CARTE DE DIFFERENCE AVEC PROJET - SANS PROJET | HORIZON 2021 |
| HPS | uvp / heure (> 50 UVP/h) | |



| | | |
|--------------|---|--------------|
| RD 1 - 2 X 2 | CARTE DE DIFFERENCE AVEC PROJET - SANS PROJET | HORIZON 2021 |
| HPM | uvp / heure (> 50 UVP/h) | |



| | | |
|--------------|---|--------------|
| RD 1 - 2 X 2 | CARTE DE DIFFERENCE AVEC PROJET - SANS PROJET | HORIZON 2021 |
| HPS | uvp / heure (> 50 UVP/h) | |

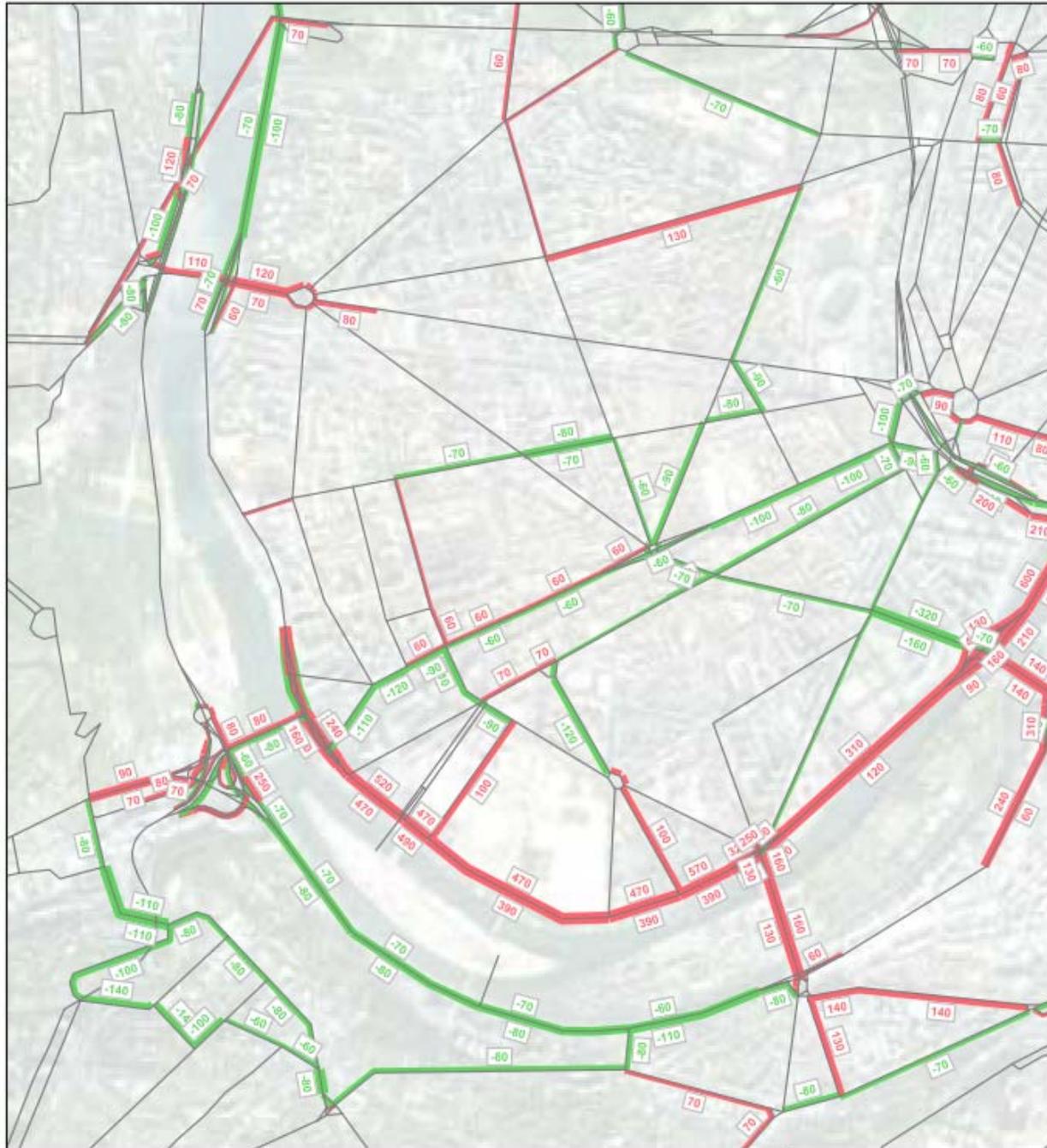
Impact de l'aménagement de l'échangeur

- ▶ **Les impacts de l'aménagement de l'échangeur sont localisés autour du nouvel aménagement.**
- ▶ Aux deux heures de pointe, quelque soit la configuration de la RD 1 (2X2 voies ou 2X1 voies), le nouvel aménagement de l'échangeur génère **un trafic supplémentaire sur la RD 7 sur la section entre la Pont de Sèvres et le Pont de Billancourt** (environ 250 UVP/h supplémentaires deux sens confondus). Ce trafic supplémentaire est lié au nouvel aménagement car il facilite, par rapport à l'aménagement actuel, les échanges entre notamment la RD 7 sud et la N118.
- ▶ Les autres impacts identifiés concernent deux sections sur lesquelles l'aménagement génère un trafic en moins.
 - > la section de la RD 7 située au nord du carrefour (entre pont de Sèvres et pont de Saint-Cloud)

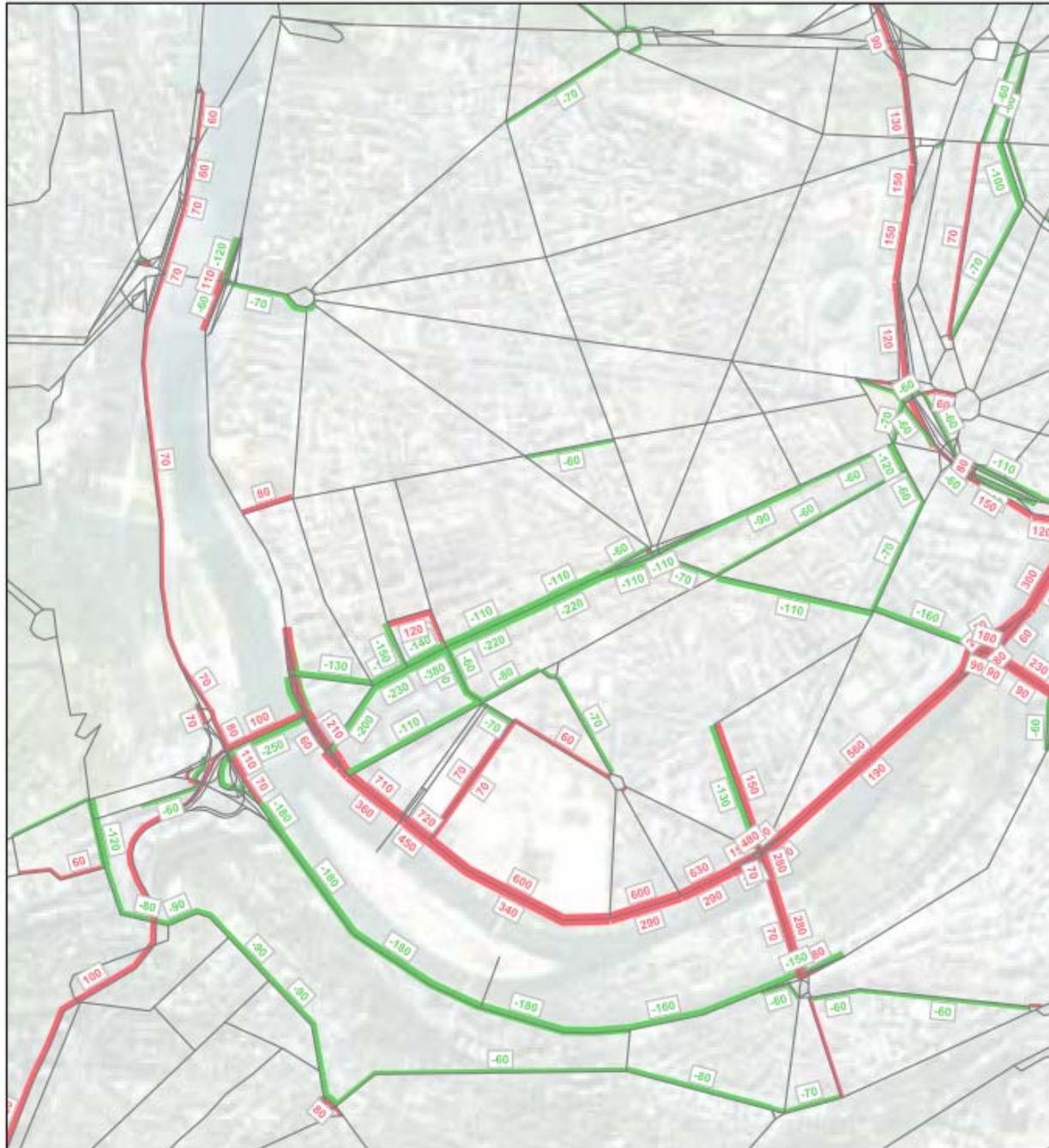
Le nouvel aménagement induit une contrainte supplémentaire sur l'itinéraire RD7 Nord vers RD 7 Sud. Il est important cependant de noter que l'impact est faible (de l'ordre de 100 uvp/h).

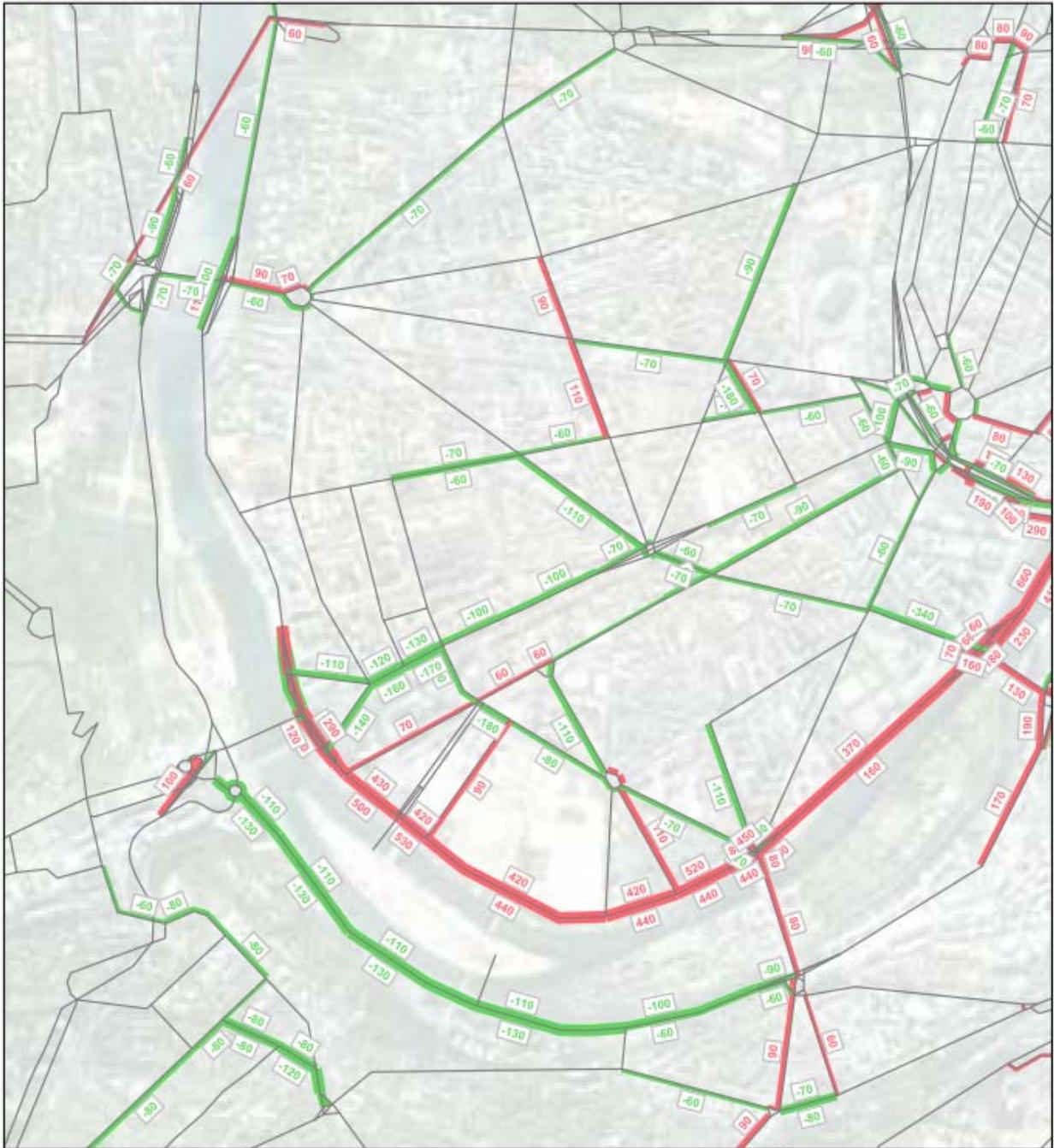
- > le trafic sur le Pont de Sèvres

Comme indiqué précédemment, la géométrie de l'échangeur facilite les échanges entre la RD 7 sud et la RN118. 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.

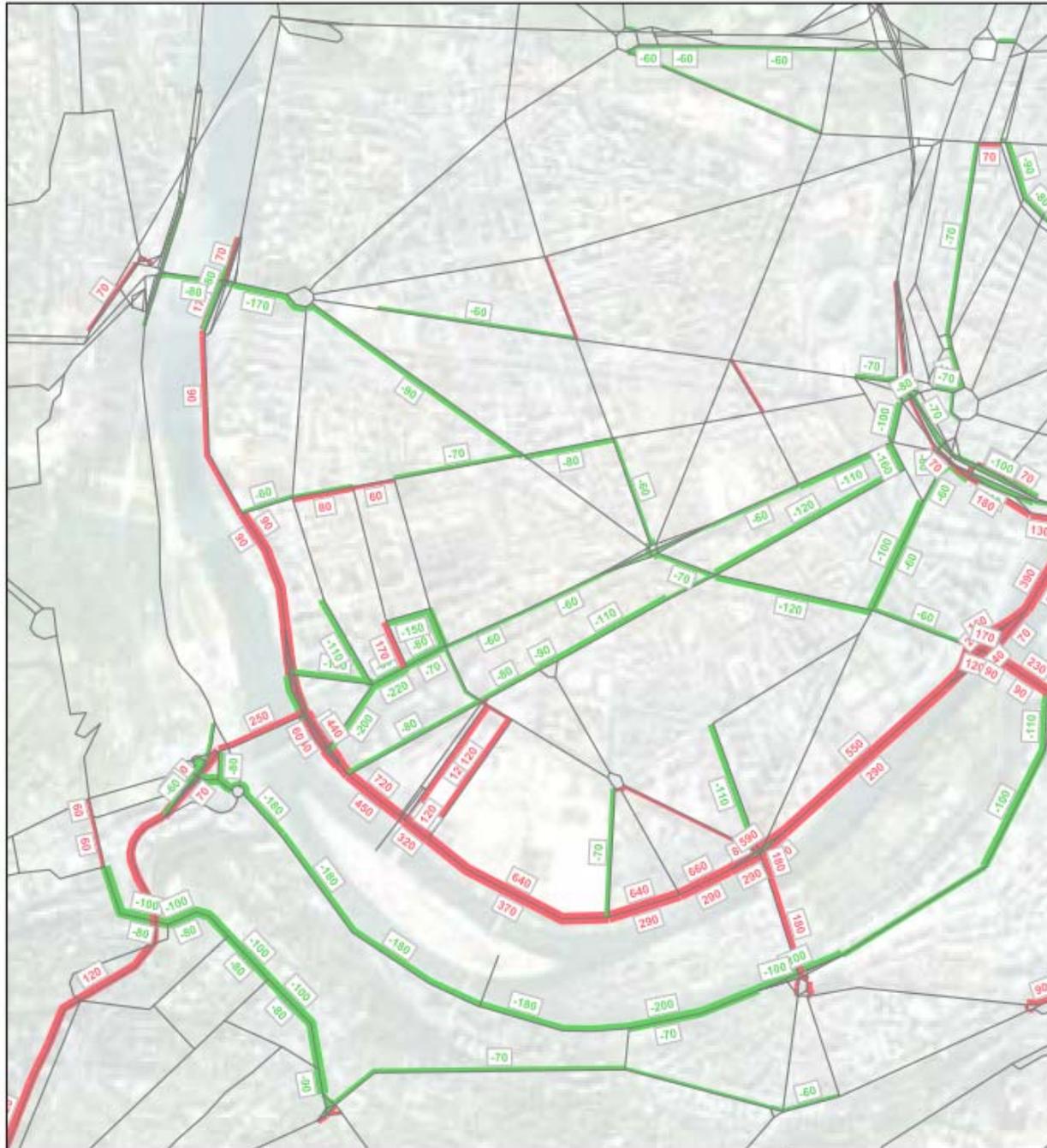


| | | |
|-------------|---|--------------|
| SANS PROJET | CARTE DE DIFFERENCE RD 1 2X2 - RD 1 2X1 | HORIZON 2021 |
| HPM | uvp / heure (> 50 UVP/h) | |





| | | |
|-------------|---|--------------|
| AVEC PROJET | CARTE DE DIFFERENCE RD 1 2X2 - RD 1 2X1 | HORIZON 2021 |
| HPM | uvp / heure (> 50 UVP/h) | |



EVALUATION DE L'IMPACT DES LA MISE À 2X2 VOIES DE LA RD 1

- ▶ Les impacts liés à la mise à 2X2 voies de la RD 1 sont identiques à l'horizon 2021 et 2030. Ces pourquoi les résultats détaillés dans la partie suivante. (p.158)



SITUATION FUTURE 2030

- ▶ Scénario 1 : sans projet – RD 1 à 2X1 voie
- ▶ Scénario 2 : sans projet – RD 1 à 2X2 voies
- ▶ Scénario 3 : avec projet – RD 1 à 2X1 voie
- ▶ Scénario 4 : avec projet – RD 1 à 2X2 voies

LISTE DES CARTES PRESENTEES POUR CHAQUE SCENARIO

- ▶ Trafics aux heures de pointe
- ▶ Saturations aux heures de pointe
- ▶ Evaluation de l'impact du nouvel aménagement
 - > Différence de trafics entre le scénario 3 et le scénario 1
 - > Différence de trafics entre le scénario 4 et le scénario 2
- ▶ Evaluation de l'impact de la mise à 2X2 voies de la RD 1
 - > Différence de trafics entre le scénario 2 et le scénario 1
 - > Différence de trafics entre le scénario 4 et le scénario 3

LISTE DES CARTES PRESENTEES POUR CHAQUE SCENARIO

- ▶ Les cartes seront accompagnées des analyses suivantes :
 - > Pour les scénario 2, 3 et 4, les analyses seront présentées à la suite des cartes de différence afin de mettre en évidence :
 - Les reports de trafics liés à l'aménagement de l'échangeur (p.153)
 - Les reports de trafics liés à la mise à 2X2 voies de la RD 1 (p.158)

Scénario 1 : sans projet – RD 1 à 2X1 voie

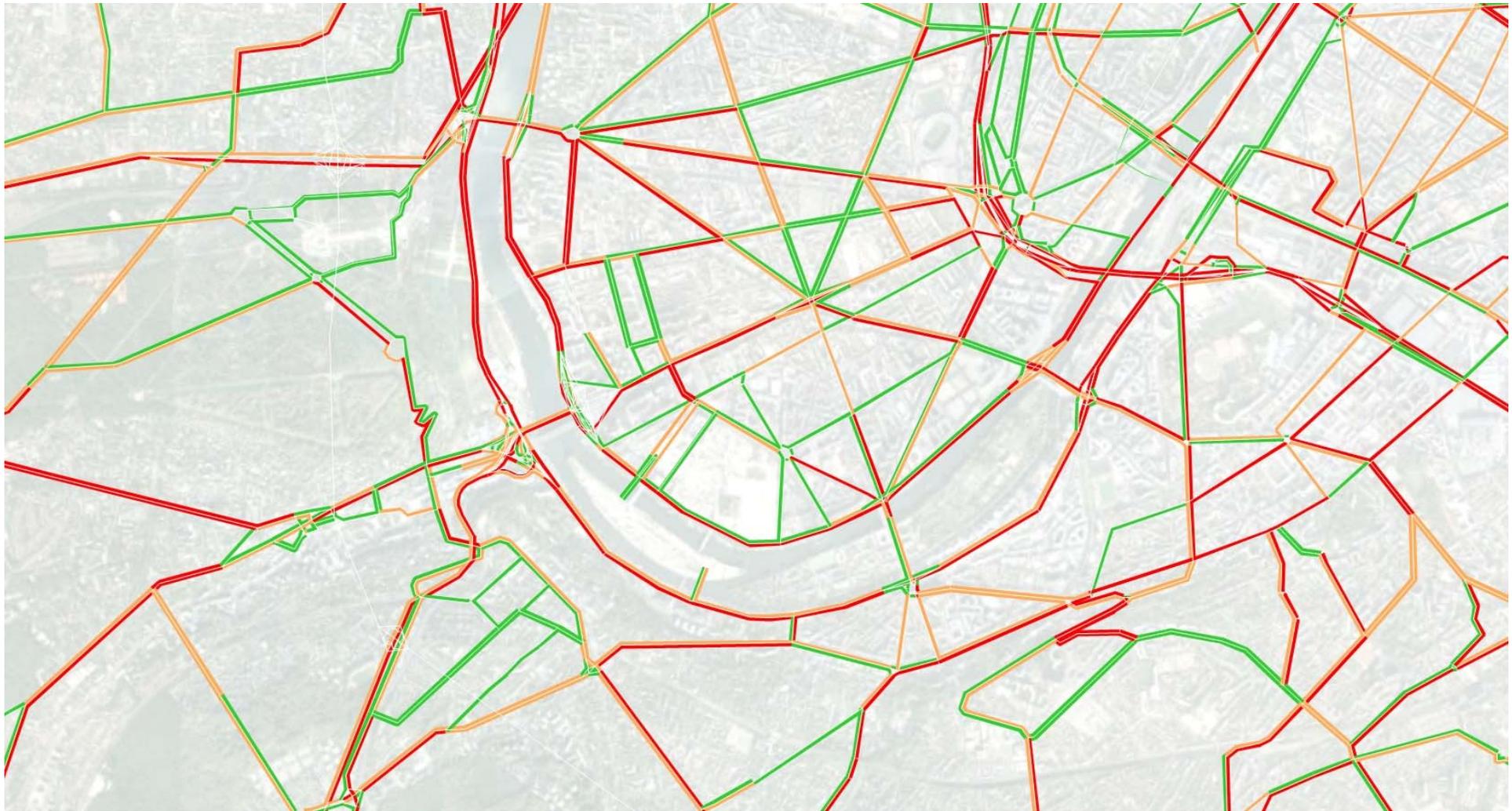


HPM

CARTE DES CHARGES (UVP/h)

Horizon 2030

Scénario 1 : sans projet – RD 1 à 2X1 voie



HPM

CARTE DES SATURATIONS

Horizon 2030

Scénario 1 : sans projet – RD 1 à 2X1 voie

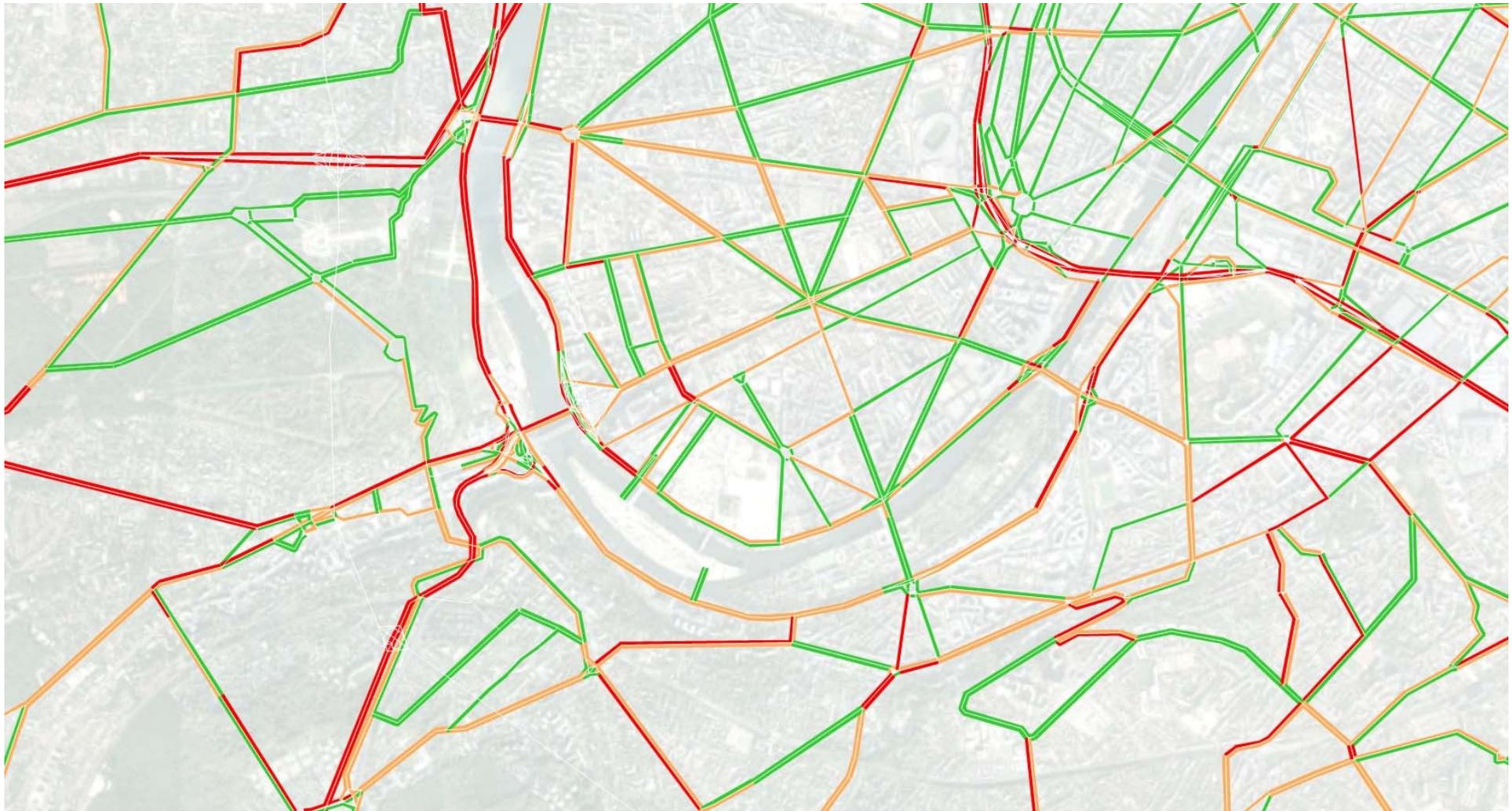


HPS

CARTE DES CHARGES (UVP/h)

Horizon 2030

Scénario 1 : sans projet – RD 1 à 2X1 voie



HPS

CARTE DES SATURATIONS

Horizon 2030

Scénario 2 : sans projet – RD 1 à 2X2 voies

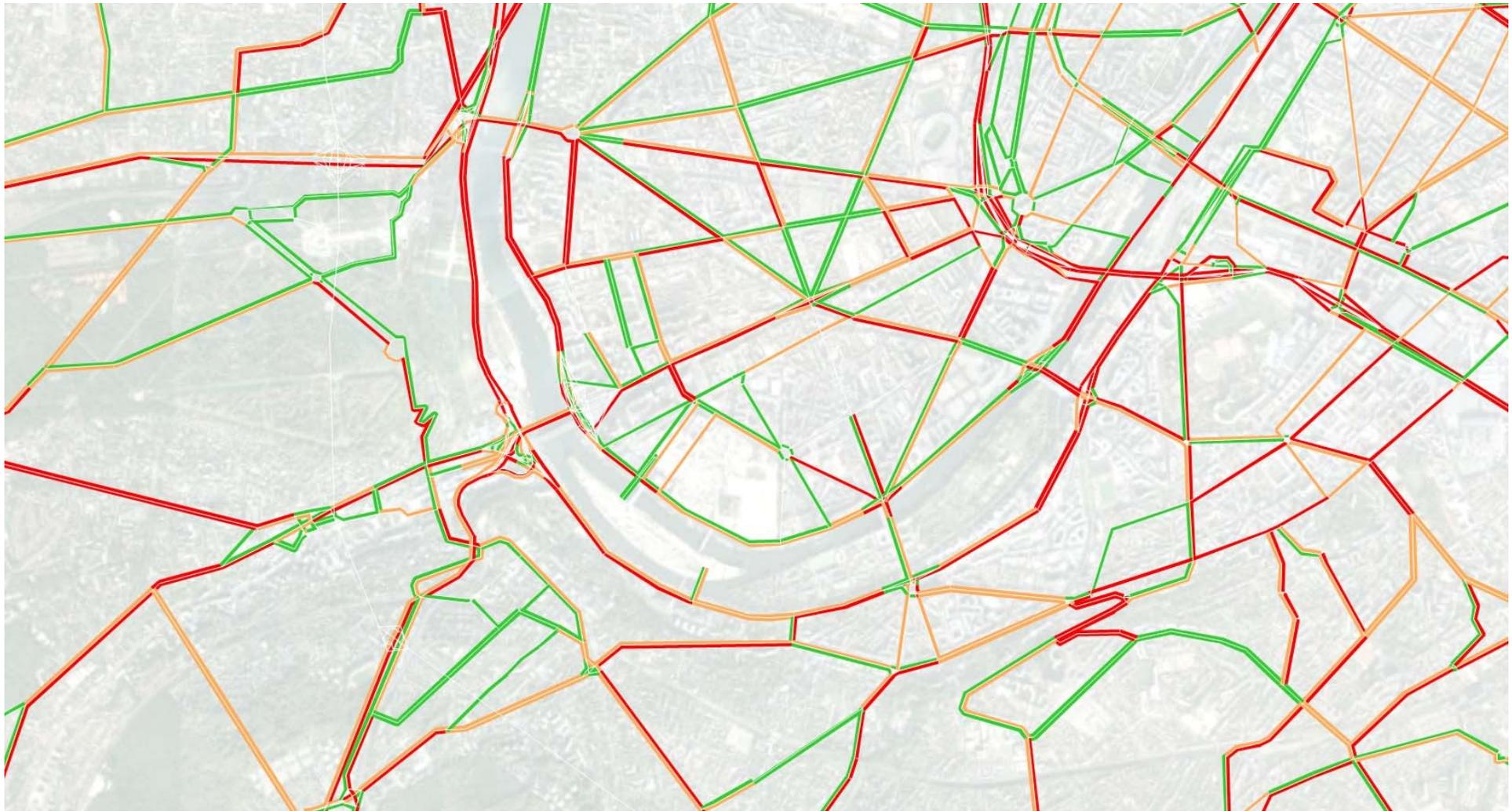


HPM

CARTE DES CHARGES (UVP/h)

Horizon 2030

Scénario 2 : sans projet – RD 1 à 2X2 voies



HPM

CARTE DES SATURATIONS

Horizon 2030

Scénario 2 : sans projet – RD 1 à 2X2 voies



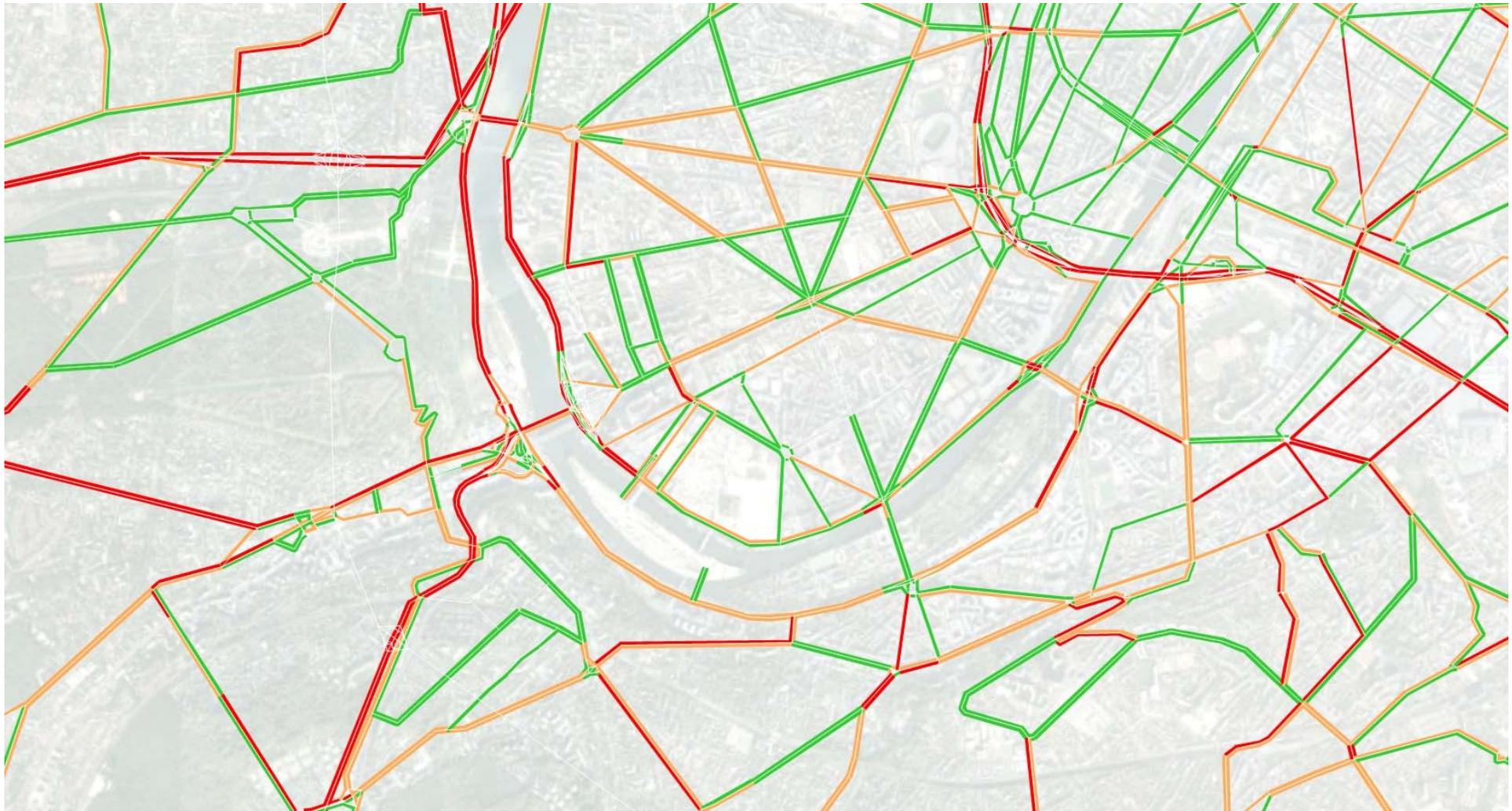
HPS

CARTE DES CHARGES (UVP/h)

Horizon 2030



Scénario 2 : sans projet – RD 1 à 2X2 voies



HPS

CARTE DES SATURATIONS

Horizon 2030

Scénario 3 : avec projet – RD 1 à 2X1 voie



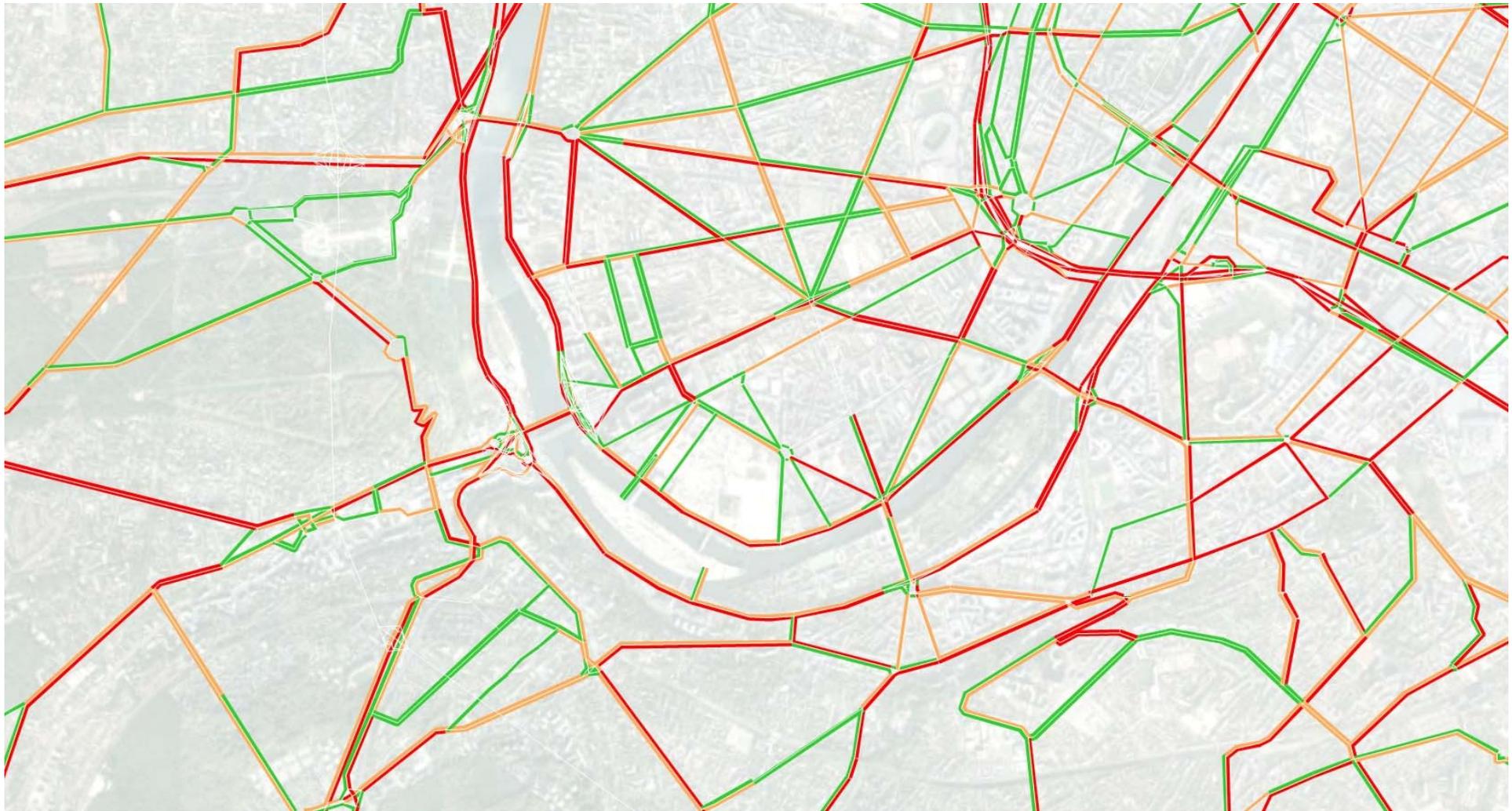
HPM

CARTE DES CHARGES (UVP/h)

Horizon 2030



Scénario 3 : avec projet – RD 1 à 2X1 voie



HPM

CARTE DES SATURATIONS

Horizon 2030

Scénario 3 : avec projet – RD 1 à 2X1 voie

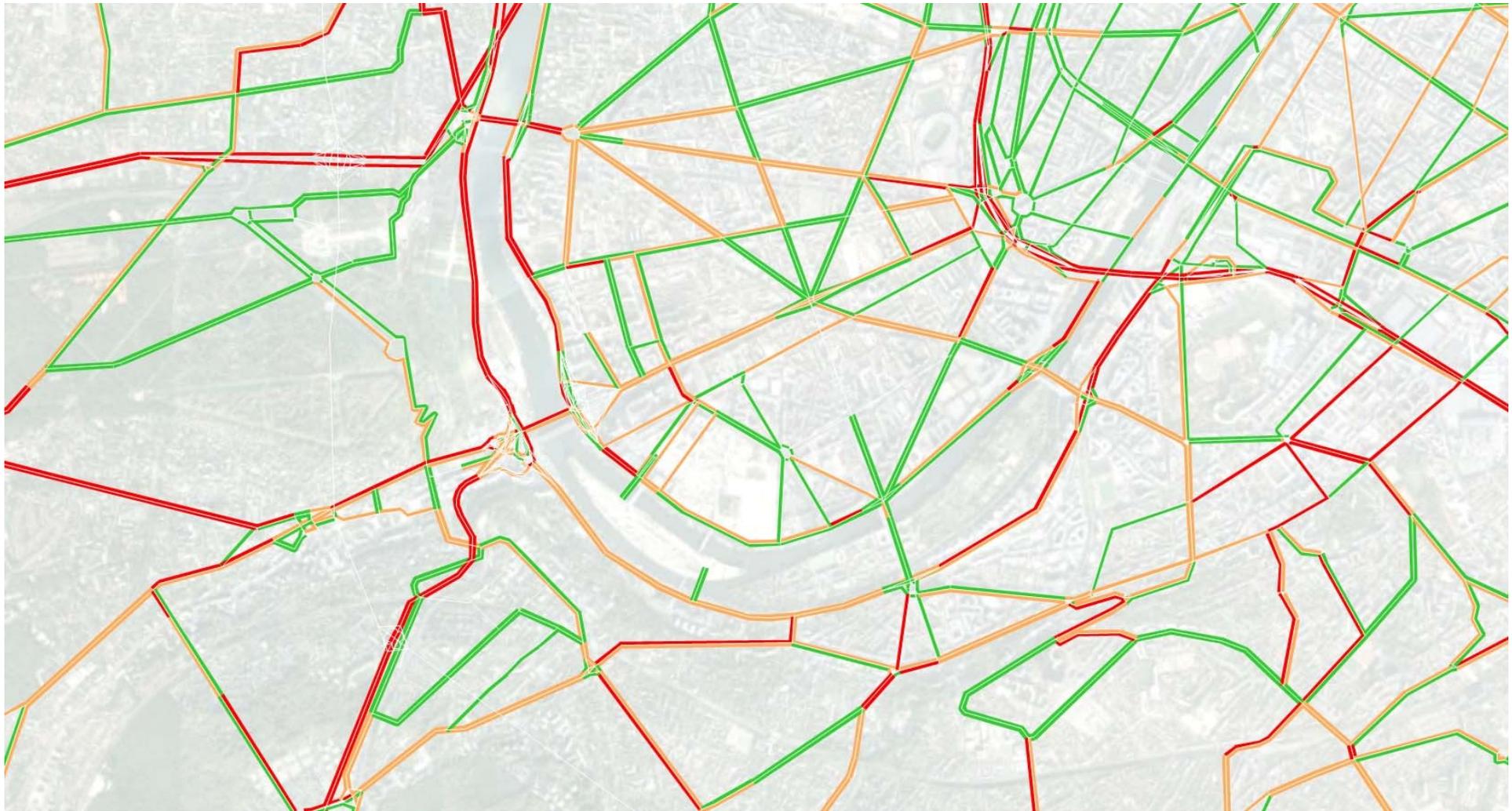


HPS

CARTE DES CHARGES (UVP/h)

Horizon 2030

Scénario 3 : avec projet – RD 1 à 2X1 voie



HPS

CARTE DES SATURATIONS

Horizon 2030

Scénario 4 : avec projet – RD 1 à 2X2 voies

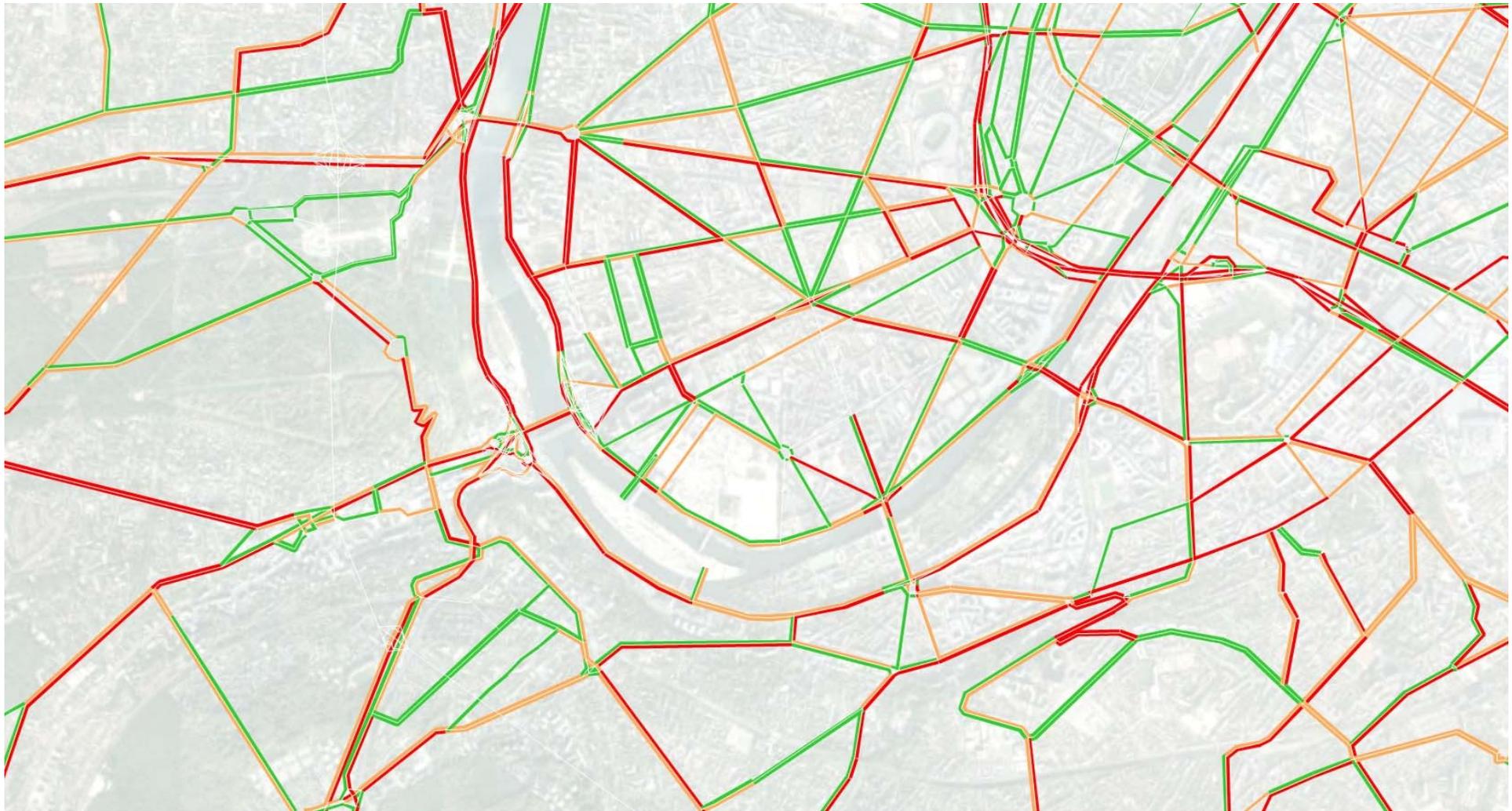


HPM

CARTE DES CHARGES (UVP/h)

Horizon 2030

Scénario 4 : avec projet – RD 1 à 2X2 voies



HPM

CARTE DES SATURATIONS

Horizon 2030

Scénario 4 : avec projet – RD 1 à 2X2 voies

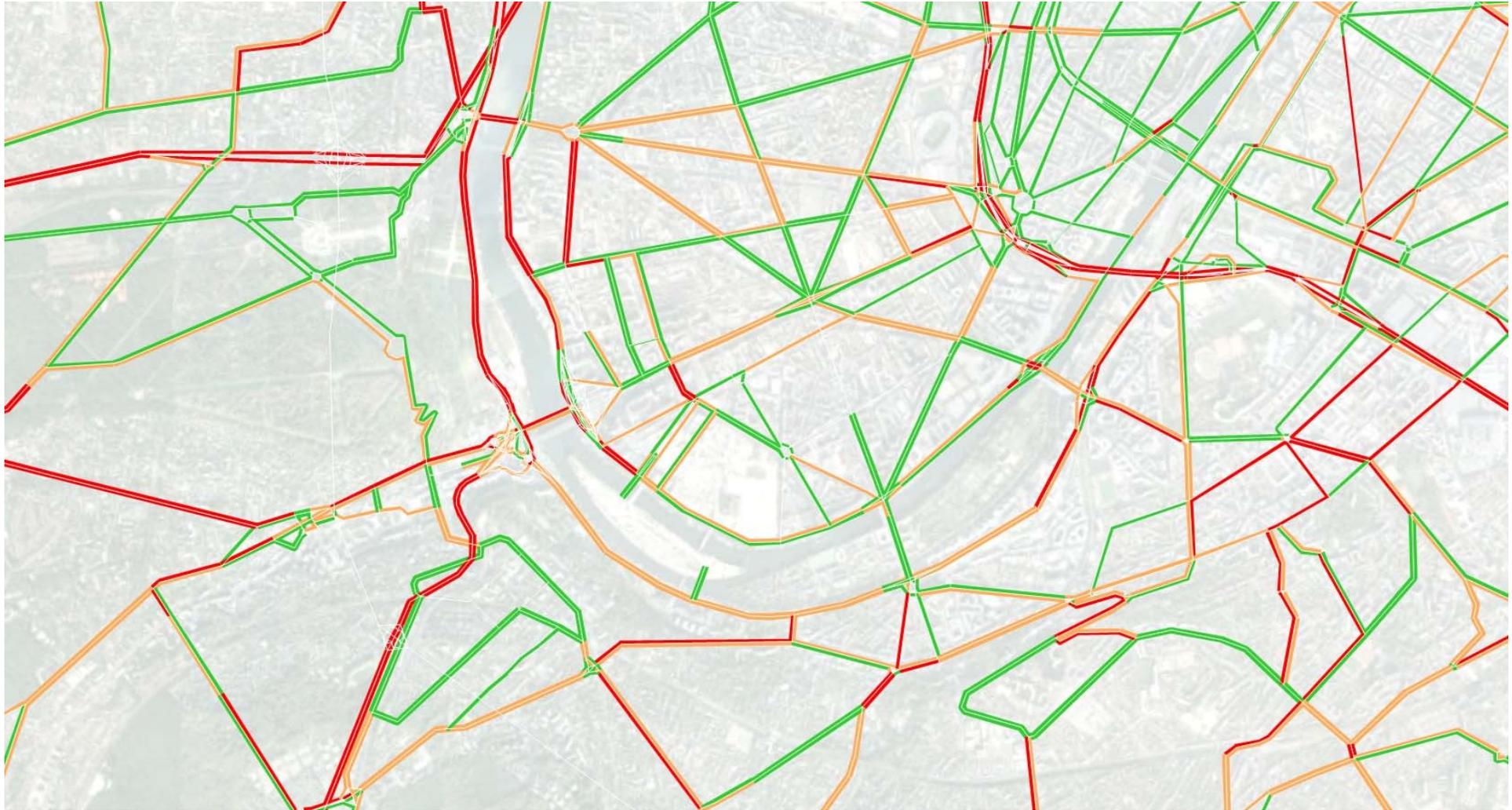


HPS

CARTE DES CHARGES (UVP/h)

Horizon 2030

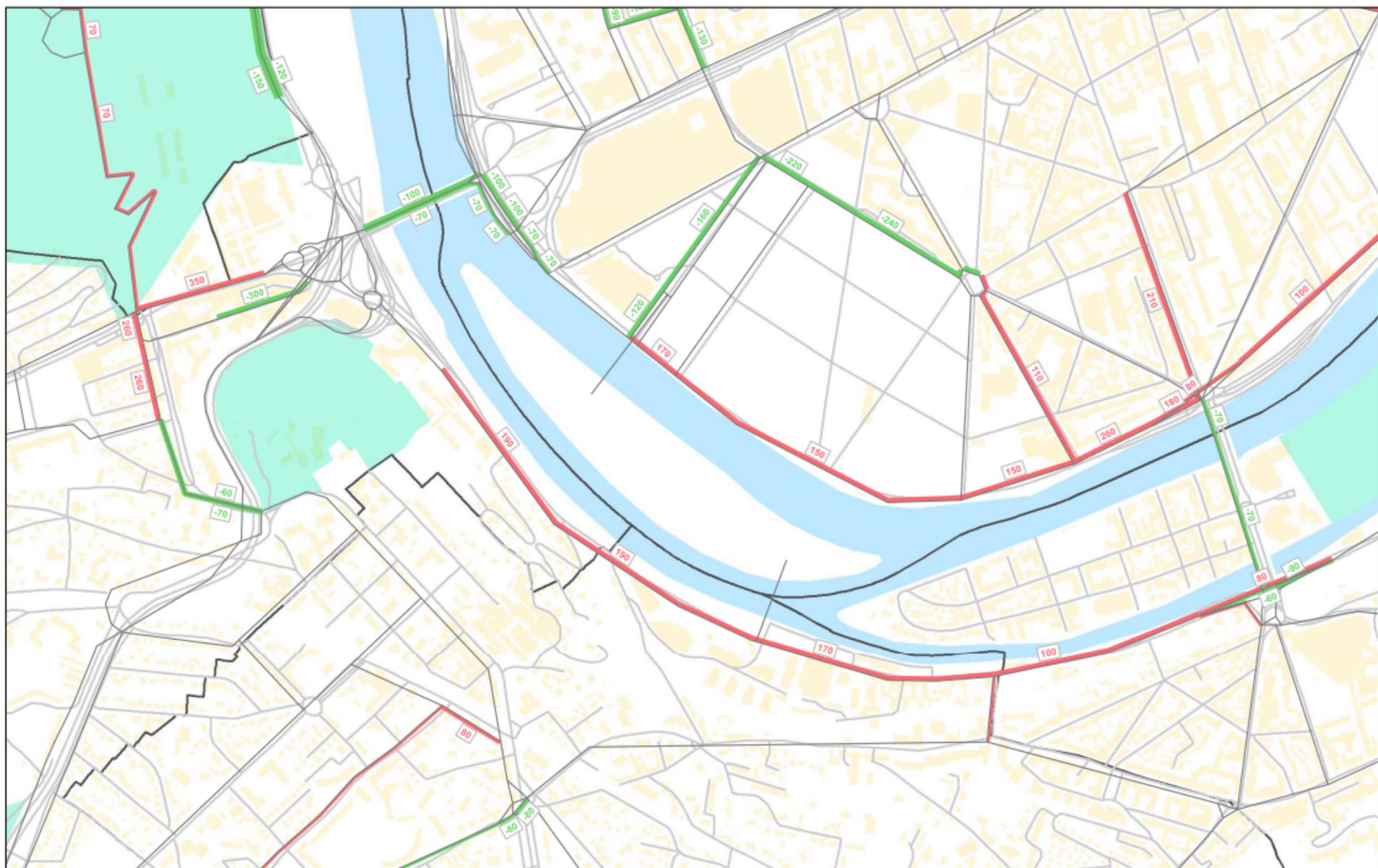
Scénario 4 : avec projet – RD 1 à 2X2 voies



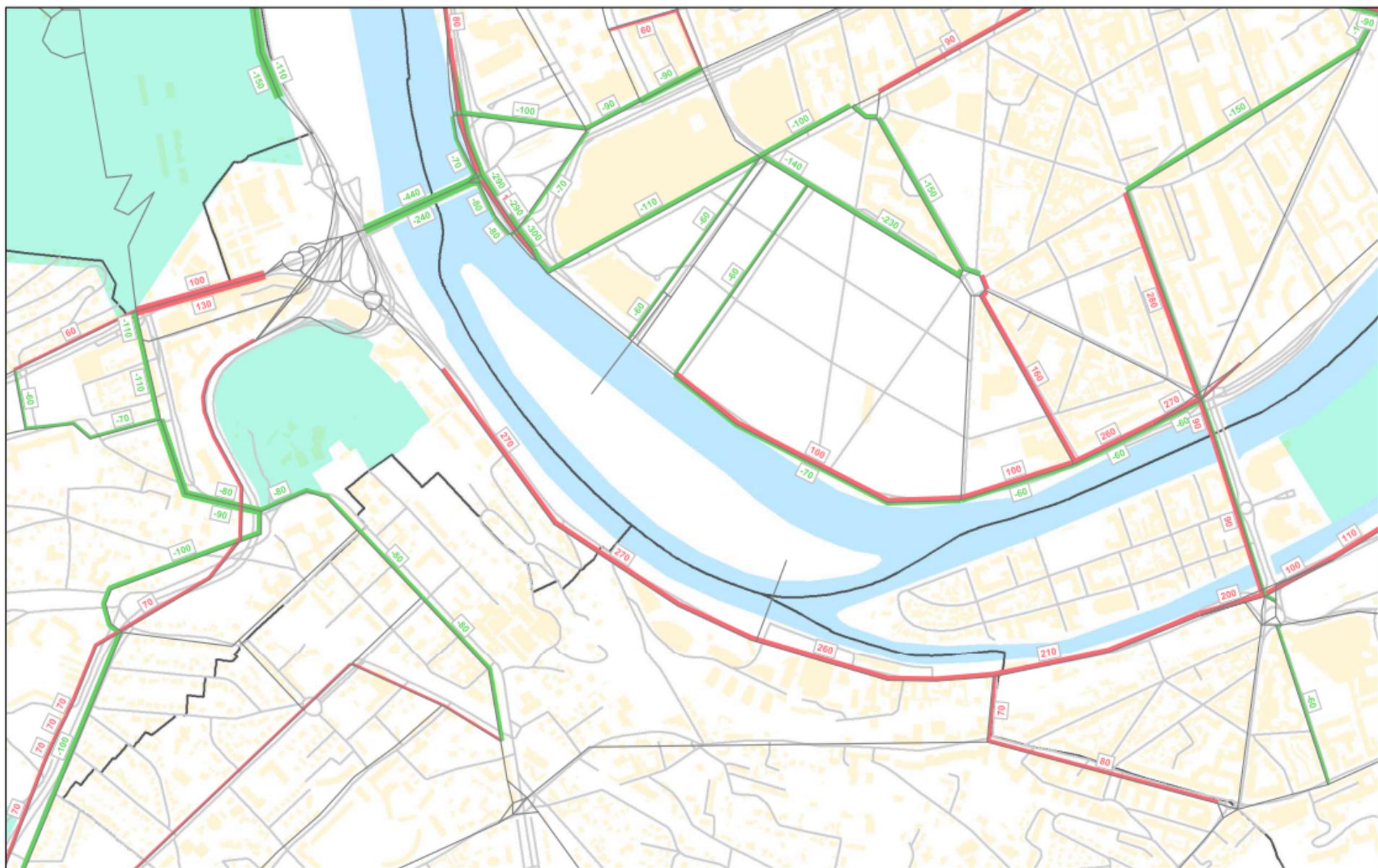
HPS

CARTE DES SATURATIONS

Horizon 2030



| | | |
|--------------|---|--------------|
| RD 1 - 2 X 1 | CARTE DE DIFFERENCE AVEC PROJET - SANS PROJET | HORIZON 2030 |
| HPM | uvp / heure (> 50 UVP/h) | |

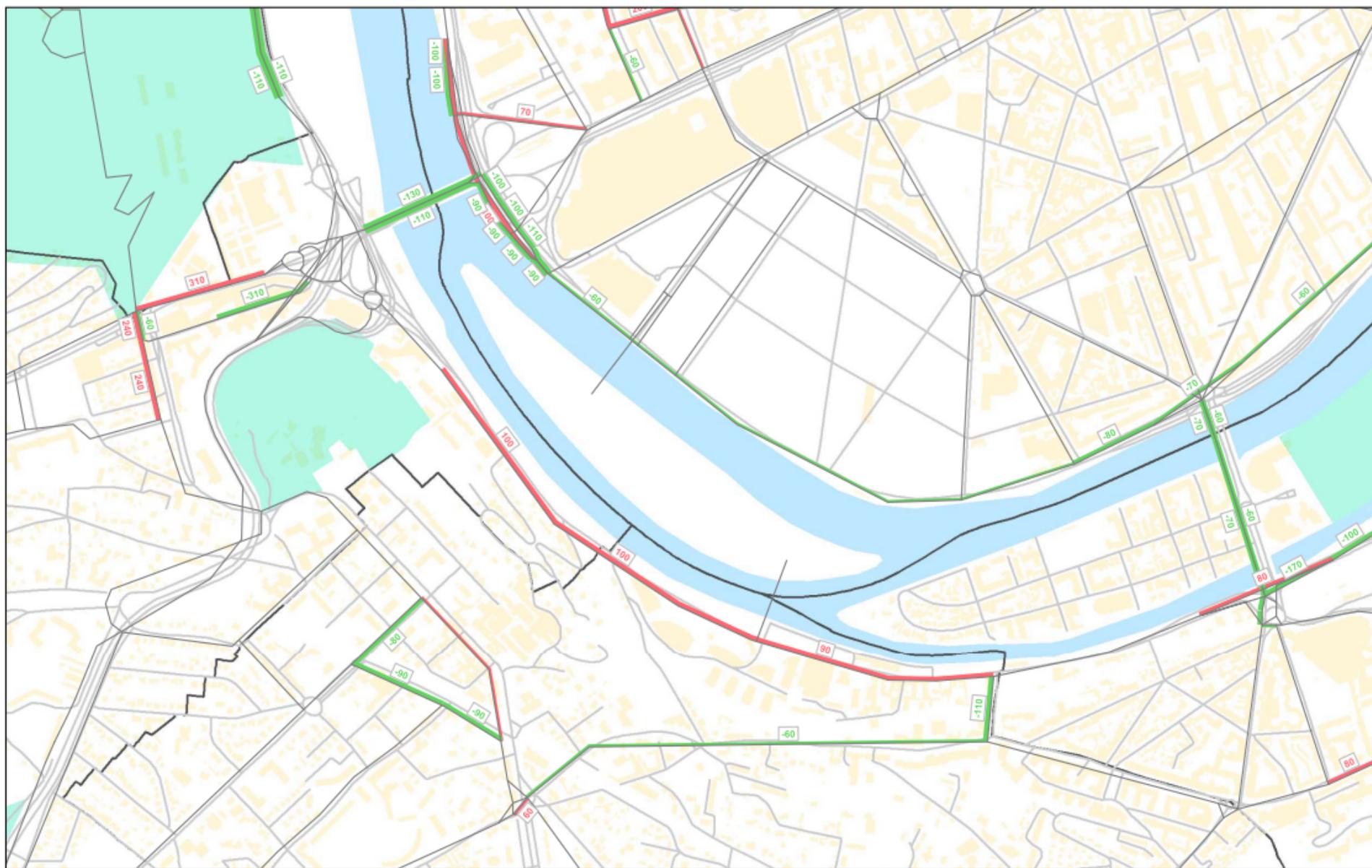


| | | |
|--------------|---|--------------|
| RD 1 - 2 X 1 | CARTE DE DIFFERENCE AVEC PROJET - SANS PROJET | HORIZON 2030 |
| HPS | uvp / heure (> 50 UVP/h) | |

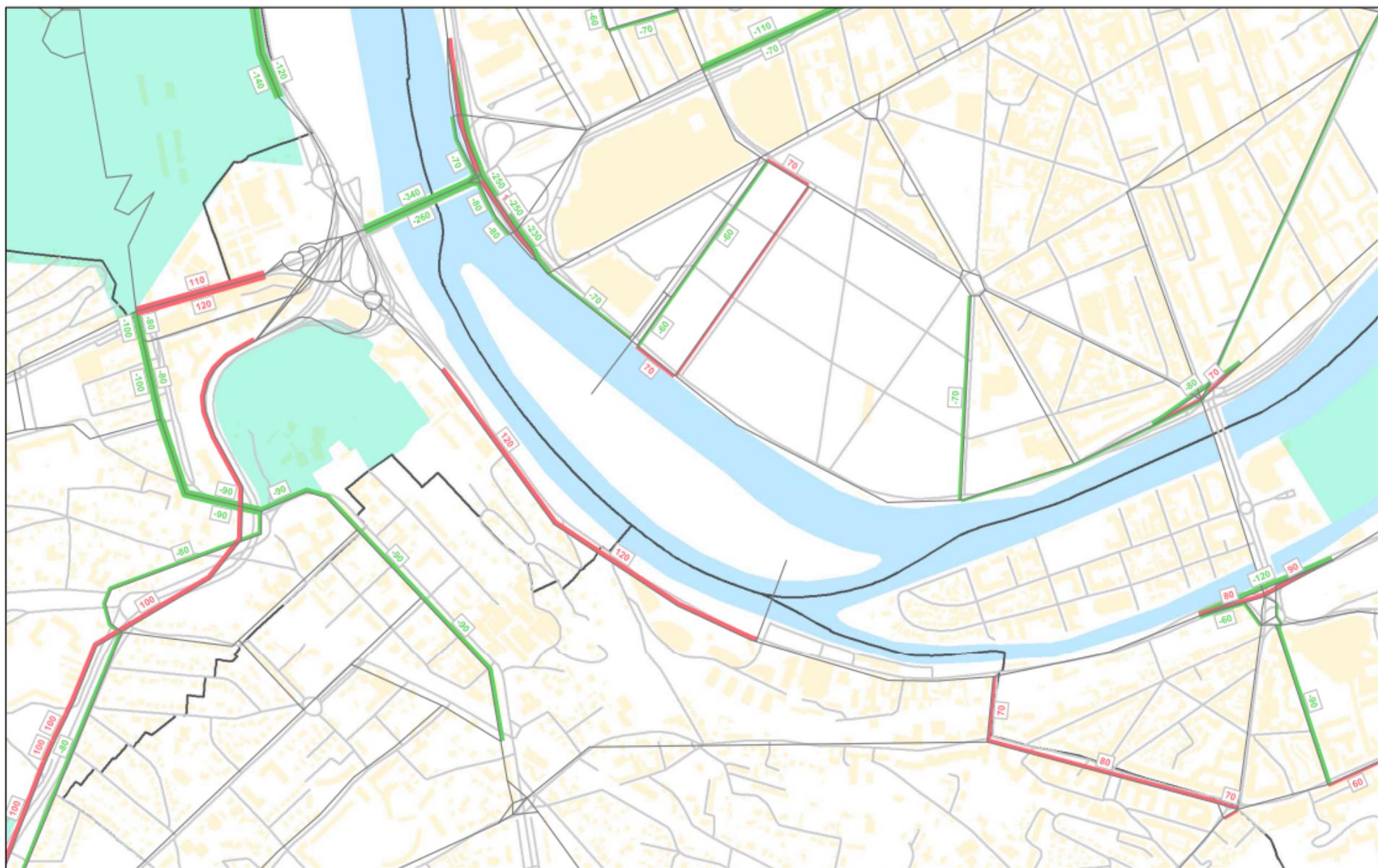
Analyse spécifique

Evolution du trafics entre les scénarii avec et sans projet pour l'HPS à l'horizon 2030 (scénarii 3 – 1)

| HPS- 2030 - RD 1 2X1 voies | | | | | | | |
|----------------------------|--------------|-------------------------|-------------|--|---|---|--------------|
| Situation "sans projet" | | Situation "avec projet" | | Différence " avec projet" - "sans projet" | | % | Explications |
| Entrées | | Entrées | | Entrées | | | |
| Pont de Sèvres | 4653 | 4218 | -435 | -9,3% | <p>La géométrie du nouvel échangeur facilite les échanges entre la RD7 Sud et la RN118 par rapport à la situation "sans projet".</p> <p>→ C'est pourquoi, en comparant la situation "avec projet" et la situation "sans projet" on observe la bascule de véhicules suivante :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Moins de véhicules sur les itinéraires "RD 910 (côté Boulogne-Billancourt) → Pont de Sèvres → RN118" et "RD 1 Sud → Pont de Sèvres → RN 118" - Plus de véhicules sur l'itinéraire "RD 7 Sud → RN 118" | | |
| RD 7 Sud | 1301 | 1568 | 267 | 20,5% | <p>L'augmentation de trafic sur la RD 7 Sud n'est pas proportionnelle à la baisse de trafics observée sur le Pont de Sèvres.</p> <p>→ En effet, les saturations de la RD 7 entraînent des reports disparates (faibles niveaux de trafics) sur des itinéraires alternatifs:</p> <ul style="list-style-type: none"> - RD1 - RD 181 - .. | | |
| RD 7 Nord | 2548 | 2398 | -150 | -5,9% | <p>La modification de la géométrie de l'échangeur génère par rapport à la géométrie actuelle une légère contrainte dans les échanges RD 7 Nord → RD 7 Sud par la création d'un giratoire.</p> <p>→ Par comparaison avec la situation " sans projet " l'aménagement du giratoire génère une (faible) baisse de trafics en entrées de l'échangeur sur la RD 7 Nord. Les itinéraires de longues distances sont concernés. Les reports observés dans la situation "avec projet" sont diffus et concernent notamment les axes suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - RD 1 - A13 - ... | | |
| RD 907 | 1374 | 1507 | 133 | 9,7% | <p>Dans le sens Sèvres vers Boulogne-Billancourt, le nouvel aménagement facilite les itinéraires RD 910 (côté Sèvres) → Pont de Sèvres</p> <p>→ On observe dans ce cas une légère augmentation du trafics en entrée de l'échangeur sur la RD 910.</p> | | |
| Entrée activités | 219 | 236 | 17 | 7,8% | Les évolutions de trafics sur cet axe sont très faibles | | |
| RN118 | 3704 | 3712 | 8 | 0,2% | Les évolutions de trafics sur cet axe sont très faibles | | |
| TOTAL | 13799 | 13639 | -160 | -1,2% | <p>Entre la situation "avec projet" et la situation "sans projet", la charge de trafics au niveau des carrefours composant l'échangeur de la Manufacture varie très peu (légère baisse de 1,2%)</p> <p>→ L'impact de l'aménagement sur la circulation est faible.</p> | | |



| | | |
|--------------|---|--------------|
| RD 1 - 2 X 2 | CARTE DE DIFFERENCE AVEC PROJET - SANS PROJET | HORIZON 2030 |
| HPM | uvp / heure (> 50 UVP/h) | |



| | | |
|--------------|---|--------------|
| RD 1 - 2 X 2 | CARTE DE DIFFERENCE AVEC PROJET - SANS PROJET | HORIZON 2030 |
| HPS | uvp / heure (> 50 UVP/h) | |

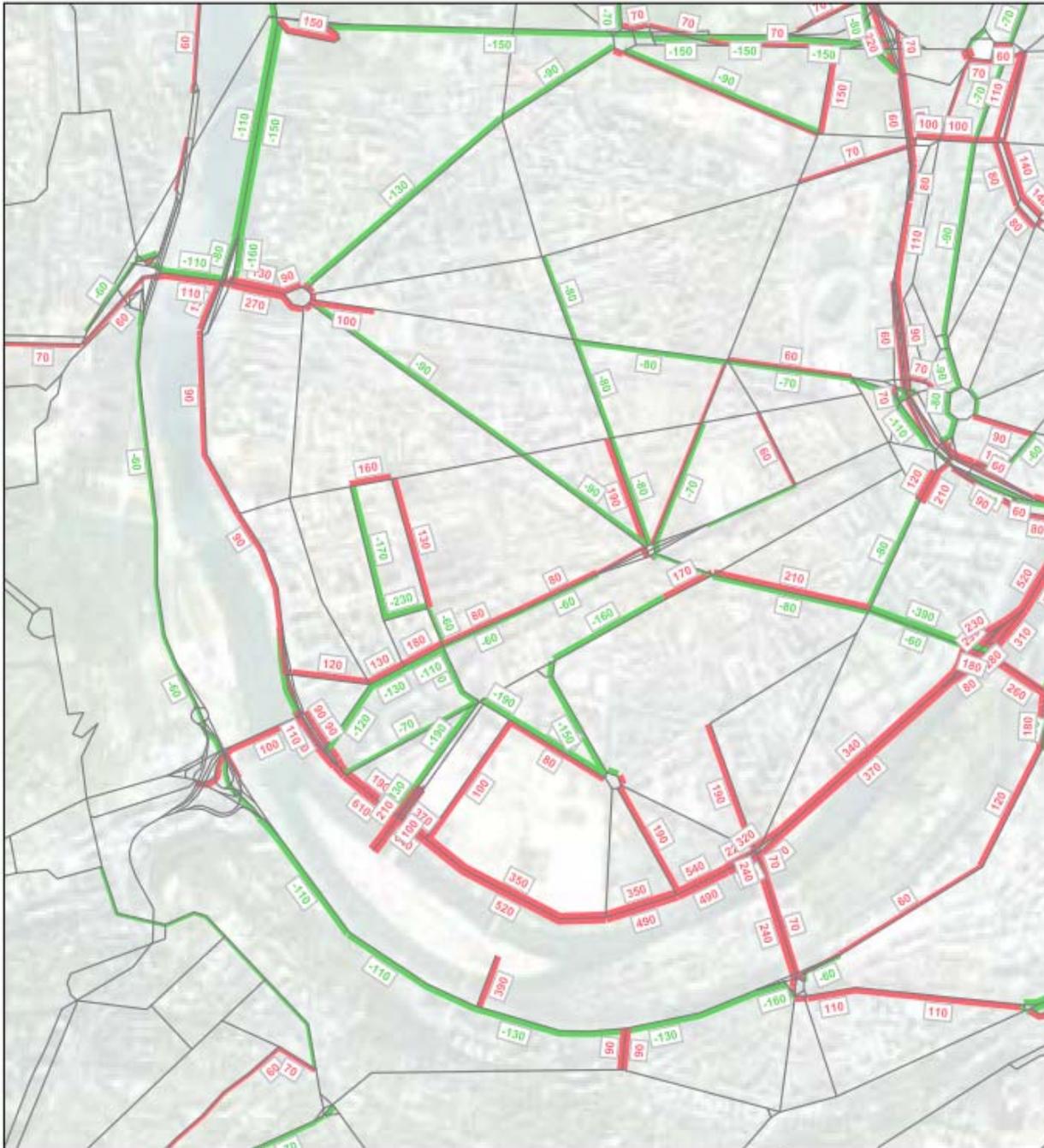
Impact de l'aménagement de l'échangeur

- ▶ Comme en 2021, **les impacts de l'aménagement de l'échangeur sont localisés autour du nouvel aménagement.**
- ▶ Aux deux heures de pointe, quelque soit la configuration de la RD 1 (2X2 voies ou 2X1 voies), le nouvel aménagement de l'échangeur génère **un trafic supplémentaire sur la RD 7 sur la section entre la Pont de Sèvres et le Pont de Billancourt dans le sens est → ouest.** Ce trafic supplémentaire est lié au nouvel aménagement qui, par rapport à la situation actuelle, facilite notamment le mouvement RD7 vers RN118.
- ▶ Les autres impacts identifiés concernent deux sections sur lesquelles l'aménagement génère un trafic en moins.
 - > la section de la RD 7 située au nord du carrefour (entre pont de Sèvres et pont de Saint-Cloud)

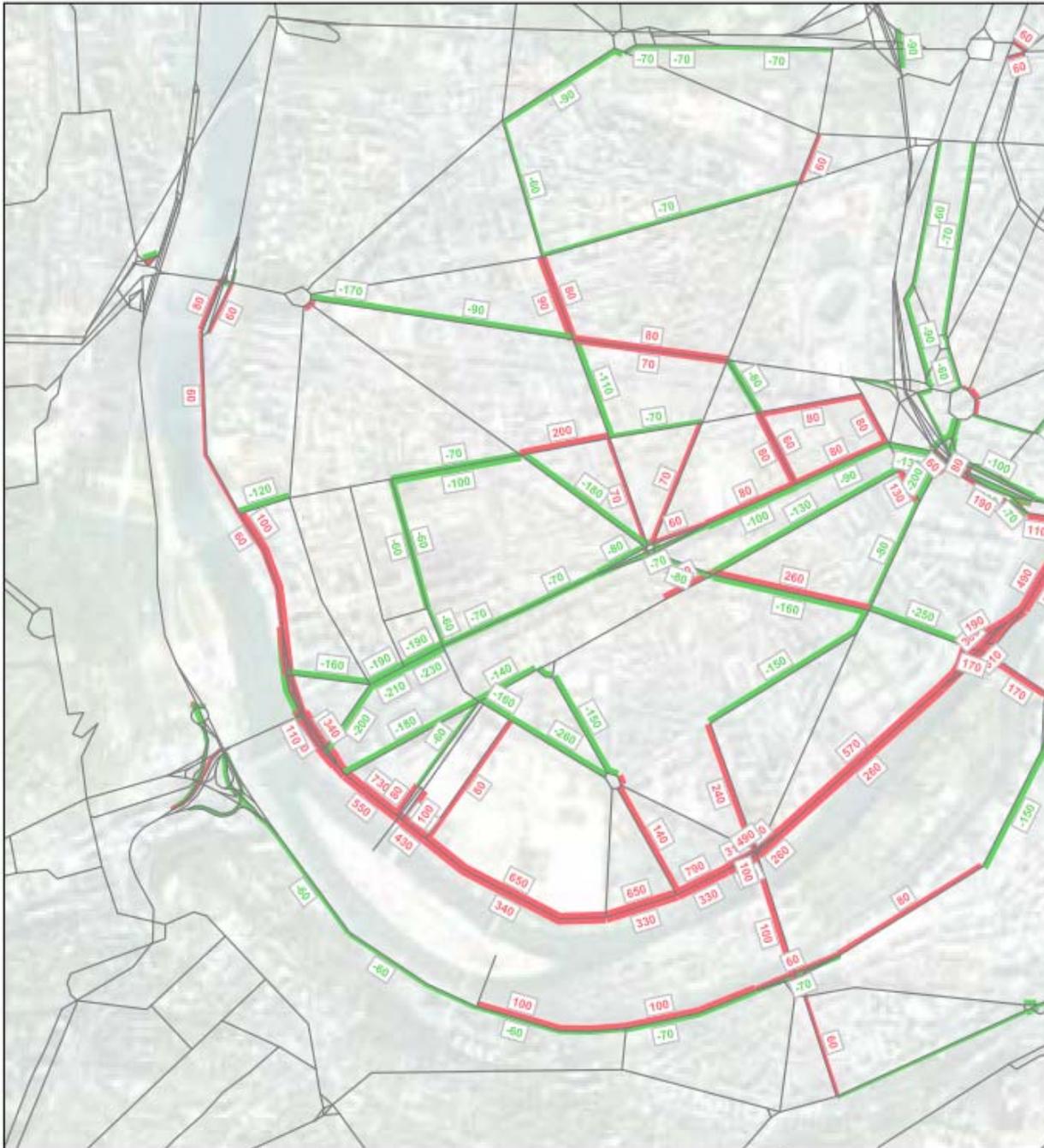
Le nouvel aménagement induit une contrainte supplémentaire sur l'itinéraire RD7 Nord vers RD 7 Sud. Il est important cependant de noter que l'impact est faible (de l'ordre de 100 uvp/h).

- > le trafic sur le Pont de Sèvres

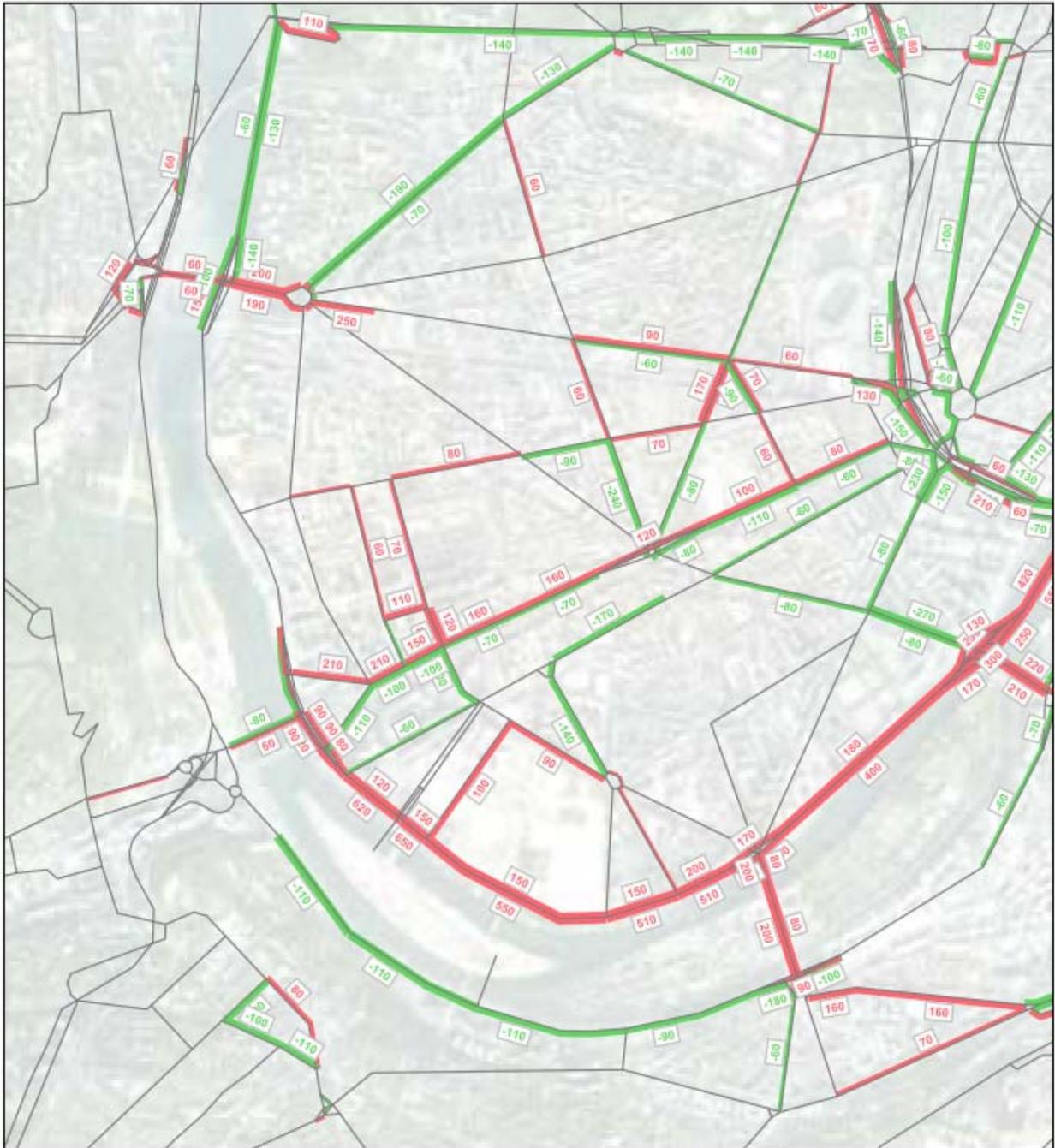
Comme indiqué précédemment, la géométrie de l'échangeur facilite les échanges entre la RD 7 sud et la RN118. C'est pourquoi par rapport à la situation sans projet, il y a une bascule des véhicules de l'itinéraire RD910 ← → Pont de Sèvres ← → RN 118 vers RD 7 Sud ← → RN 118.

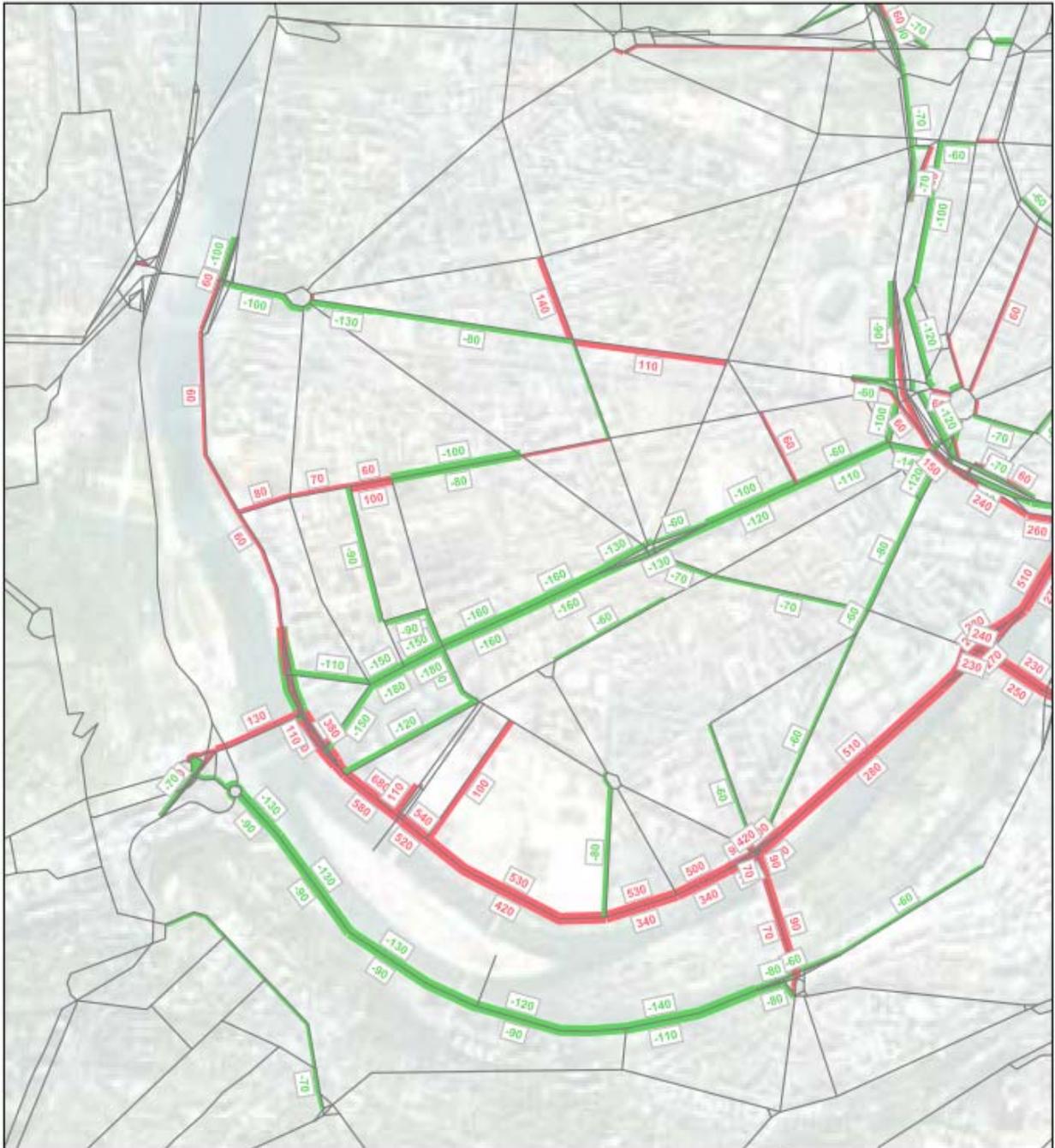


| | | |
|-------------|---|--------------|
| SANS PROJET | CARTE DE DIFFERENCE RD 1 2X2 - RD 1 2X1 | HORIZON 2030 |
| HPM | uvp / heure (> 50 UVP/h) | |



| | | |
|-------------|---|--------------|
| SANS PROJET | CARTE DE DIFFERENCE RD 1 2X2 - RD 1 2X1 | HORIZON 2030 |
| HPS | uvp / heure (> 50 UVP/h) | |





EVALUATION DE L'IMPACT DES LA MISE À 2X2 VOIES DE LA RD 1

- ▶ L'impact peut être évalué par la comparaison des scénarios suivants : (cf. 4 cartes présentées ci-avant)
 - > Scénario 2 - Scénario 1 : Situation sans projet de l'échangeur
 - > Scénario 4 - Scénario 3 : Situation avec projet du nouvel échangeur

- ▶ Les conclusions sont identiques aux horizons 2021 et 2030.
 - > Les impacts de cette modification de profil de la RD 1 est localisée autour de la RD 1.

 - > L'homogénéisation du profil de la RD 1 à 2X2 voies se concrétise par l'augmentation de la capacité de la RD 1 sur sa section Sud (entre BP et Pont de Sèvres), C'est pourquoi les reports identifiés sont un délestage dans les deux sens de circulation de :
 - la RD910 dans Boulogne-Billancourt,
 - la RD 7 section entre Pont de Billancourt et Pont de Sèvres,au profit d'une augmentation du trafic sur la RD 1.

 - > Par ailleurs, le trafic augmente significativement sur les ponts de Billancourt et d'Issy-les-Moulineaux. En effet, ces traversées sont en lien direct avec la RD 1.